



ACADEMIA MILITAR

A Importância Estratégica da Posição do Arquipélago dos Açores no âmbito das Relações transatlânticas

Paulo Henrique Moniz Franco de Torres Soares
Aspirante Oficial Aluno
Infantaria

Orientador: Tenente-Coronel de Infantaria Jorge Manuel Dias Sequeira

Relatório Científico Final do Trabalho de Investigação Aplicada
Lisboa, agosto 2012



ACADEMIA MILITAR

A Importância Estratégica da Posição do Arquipélago dos Açores no âmbito das Relações transatlânticas

Paulo Henrique Moniz Franco de Torres Soares
Aspirante Oficial Aluno
Infantaria

Orientador: Tenente-Coronel de Infantaria Jorge Manuel Dias Sequeira

Relatório Científico Final do Trabalho de Investigação Aplicada
Lisboa, agosto 2012

Dedicatória

Aos meus pais Rui Torres e Maria Moniz, à minha irmã Cristina, por todo o apoio,
carinho e compreensão.

À minha avó Graziela cujo exemplo de vida recordo com imenso amor e saudade.

Muito obrigado a todos.

Agradecimentos

A realização deste Trabalho de Investigação Aplicada contou com a colaboração de algumas pessoas que tornaram possível alcançar o sucesso deste estudo.

Gostaria, portanto, de expressar o meu reconhecimento a todas as pessoas que de alguma forma ajudaram na concretização deste objetivo.

Inevitavelmente, primeiro, gostaria de agradecer ao senhor Tenente Coronel de Infantaria Jorge Manuel Dias Sequeira, na qualidade de orientador, por ter aceite a minha solicitação e pela sua inteira disponibilidade na transmissão de conhecimentos essenciais para poder levar a cabo este trabalho. A sua dedicação, empenho e preocupação foram presença constante ao longo de toda esta investigação, sem a qual certamente nunca teria alcançado o objetivo proposto.

À Dona Paula, da biblioteca da Academia Militar, pela sua disponibilidade, profissionalismo e simpatia, fazendo o possível para satisfazer os pedidos de todos os alunos desta casa.

Ao Luís Ascenso, pela preciosa ajuda dada aquando da revisão do trabalho.

Aos demais que, de certa forma, contribuíram para elaboração deste trabalho.

À minha família pela educação assente em princípios e valores que fizeram de mim o homem que sou hoje e me ajudaram a ultrapassar todos os obstáculos com que me deparei durante esta longa caminhada.

Aos meus amigos que sempre me apoiaram e deram-me ânimo nos bons, e sobretudo, nos maus momentos.

Ao curso de Infantaria, pelas dificuldades que, juntos, superamos. Vós sois a prova dada de que tudo é possível.

Finalmente, à Ana Lia Bouza, que indiscutivelmente marcou esta fase da minha vida. Estarás sempre num lugar especial...

A todos vós,
o meu sincero agradecimento.

Resumo

Este Trabalho de Investigação Aplicada tem como objetivo analisar a importância da posição do arquipélago dos Açores, no âmbito das relações transatlânticas, ao longo do século XX e do século XXI. Destacamos os períodos referentes à Segunda Guerra Mundial e imediatamente a seguir ao pós-guerra, na medida em que são, do nosso ponto de vista, aqueles que se revestiram de particular importância no plano geopolítico e geoestratégico, nomeadamente aquando da entrada de Portugal na North Atlantic Treaty Organization como membro fundador.

A relevância deste trabalho assenta em analisar e compreender a importância dos Açores nas relações políticas de Portugal com outros atores do Sistema Internacional.

Adoptamos como metodologia, a dedutiva, baseando-nos em diversas fontes bibliográficas, existentes em bibliotecas e disponíveis em sítios da Internet.

Como principais conclusões referênciamos o importante contributo que o arquipélago teve durante a 2ª Guerra Mundial para o esforço de guerra aliado, apesar de poder ter sido muito mais significativo, se o governo português tivesse autorizado a utilização do arquipélago para fins militares.

Os Açores, apesar de acelerar o desenvolvimento tecnológico, nomeadamente no respeitante à autonomia dos meios aéreos e navais, continua a ser uma base de apoio extremamente importante no meio do Oceano Atlântico.

O arquipélago açoriano constitui-se relevante para Portugal, dado o seu contributo para a extensão da Zona Económica Exclusiva, e eventual, alargamento da plataforma continental, constituindo uma vasta área com potencial fonte de recursos, de valor incalculável.

Palavras Chave: Açores; Relações Transatlânticas; Geopolítico; Política Internacional.

Abstract

This research aims to analyze the importance of the position of the Azores archipelago, in the framework of transatlantic relations, throughout the twentieth century and through the twenty-first century. We highlight the periods relating to World War II and immediately after the war, to the extent that they are, from our point of view, those who were of particular importance in geostrategic and geopolitical plan, in particular on the entry of Portugal in the North Treaty Organization as a founding member.

The relevance of this work is to analyze and understand the importance of Azores in Portugal's political relations with other actors in the International System.

We adopt as a methodology, the deductible, based on several sources, existing in libraries and available on internet sites.

As main conclusions reference to the important contribution that the archipelago had during the Second World War to the allied war effort, though it may have been much more significant, if the Portuguese Government had authorized the use of the archipelago for military purposes.

The Azores, in spite of the speed of technological development, in particular with regard to the autonomy of the air and naval resources, continues to be an extremely important support base in the middle of the Atlantic Ocean.

The Azorean archipelago is relevant to Portugal, given its contribution to the extension of the exclusive economic zone, and eventual enlargement of the continental shelf, constituting a vast area with potential source of resources, of incalculable value.

Key Words: Azores; Transatlantic Relations; Geopolitical; International Politics.

Índice Geral

Dedicatória	i
Agradecimentos.....	ii
Resumo.....	iii
Abstract	iv
Índice de Figuras	vii
Lista de Anexos.....	viii
Lista de Siglas, Abreviaturas, Acrónimos.....	ix
CAPÍTULO 1 - INTRODUÇÃO	1
CAPÍTULO 2 - REVISÃO DE LITERATURA	5
a) Enquadramento Geográfico.....	5
b) Enquadramento Histórico.....	6
c) Enquadramento Teórico	11
CAPÍTULO 3 - A IMPORTÂNCIA DA POSIÇÃO GEOGRÁFICA DOS AÇORES PARA PORTUGAL.....	14
a) A Zona Económica Exclusiva.....	16
b) O Alargamento da Plataforma Continental	18
c) Portugal na OTAN: A importância do arquipélago	21
CAPÍTULO 4 - RELAÇÕES TRANSATLÂNTICAS	26
a) Rotas Marítimas	26
b) Rotas Aéreas.....	29
c) Relações Políticas Internacionais	33
CAPÍTULO 5 - CONCLUSÕES	39
BIBLIOGRAFIA	43
Anexos	I
Anexo 1 – Mapa do Arquipélago dos Açores.....	I
Anexo 2 – Mapas onde se visualiza os locais de desembarque	I
Anexo 3 – Artigo 5º	I

Anexo 4 – A Área Pivot.....	I
Anexo 5 – A Teoria de 1904.....	I
Anexo 6 – A Teoria do Midland Ocean.....	2

Índice de Figuras

Figura 1 – Zona Económica Exclusiva	17
Figura 2 – Ilustração da aplicação do art.º 76 da CNUDM.....	19
Figura 3 – Proposta Portuguesa de alargamento da plataforma continental	20
Figura 4 – Principais rotas mundiais de transporte de petróleo	27
Figura 5 – Rotas Marítimas para o Teatro de Operações do Kuwait	28
Figura 6 – As duas Fly Information Region (FIR) sob responsabilidade de Portugal.....	31
Figura 7 – Responsabilidades internacionais atribuídas aos Açores.....	32

Lista de Anexos

- Anexo 1 Mapa do Arquipélago dos Açores
- Anexo 2 Mapas onde se visualiza os locais de desembarque
- Anexo 3 Artigo 5º
- Anexo 4 A Área Pivot
- Anexo 5 A Teoria de 1904
- Anexo 6 A Teoria do Midland Ocean

Lista de Siglas, Abreviaturas, Acrónimos

ACC	Area Control Center
AM	Academia Militar
CNUDM	Convenção das Nações Unidas para o Direito do Mar
CZAA	Comando da Zona Aérea dos Açores
ESA	European Space Agency
EUA	Estados Unidos da América
FAP	Força Aérea Portuguesa
FIR	Flight Information Region
IAEM	Instituto de Altos Estudos Militares
MRCC	Maritime Rescue Coordination Center
NA	National Archives
NATO	North Atlantic Treaty Organization
NEP	Norma de Execução Permanente
OCA	Oceanic Control Area
OTAN	Organização do Tratado do Atlântico Norte
RCC	Rescue Coordination Center
SACLANT	Supreme Allied Command Atlantic
SRR	Search and Rescue Region
Ton	Tonelada
TIA	Trabalho de Investigação Aplicada
TO	Teatro de Operações
ZEE	Zona Económica Exclusiva

CAPÍTULO 1 – INTRODUÇÃO

O presente Trabalho de Investigação Aplicada (TIA), subordinado ao tema “A Importância Estratégica da Posição dos Açores no âmbito das relações transatlânticas”, enquadra-se no âmbito do Estágio de Natureza Profissional, inserido no Tirocínio para Oficial de Infantaria dos alunos da Academia Militar (AM), tendo como objectivo a conclusão do Mestrado Integrado em Ciências Militares e posterior ingresso nos Quadros Permanentes do Exército Português.

Apesar da reduzida dimensão das ilhas que compõem o Arquipélago dos Açores, a sua posição privilegiada no Atlântico sempre chamou a atenção de potências exteriores, dado o escasso número de Ilhas neste Oceano. Este tem servido como base logística às grandes nações, por exemplo durante a 2ª Guerra Mundial, serviram de ponte aérea¹ entre o continente Americano e o Europeu, assim como durante as Guerras do Golfo. A evolução da importância estratégica do Arquipélago como plataforma logística foi variando consoante os avanços tecnológicos. Assume particular relevância a sua utilização para a instalação de estações meteorológicas, telegrafia sem fios, cabos submarinos e, atualmente, cabos de fibra óptica e marégrafos² (instalados pela Universidade dos Açores).

Portugal, apesar de não ter um governo democrático na altura, foi convidado a fazer parte dos doze países fundadores da *North Atlantic Treaty Organization* (NATO)³, principalmente devido à importância da posição dos Açores (Telo, 1996).

A posição do arquipélago no Atlântico, a aposta no desenvolvimento em diferentes áreas da tecnologia, o exemplo das tecnologias espaciais, em particular no que se refere a

¹ De acordo com a doutrina NATO, designa-se ponte aérea: a um local numa área de operações usada como base logística e de evacuação aérea; tradução de: *Airhead - A designated location in an area of operations used as a base for supply and evacuation by air* (NATO AAP 6, 2010, p. 2-A-6).

² Instrumento que regista automaticamente os níveis da maré em função do tempo (APRH, 2012).

³ *North Atlantic Treaty Organizatio* (NATO), por vezes simplesmente Aliança Atlântica, é uma aliança militar intergovernamental baseada no Tratado do Atlântico Norte que foi assinado em 4 de Abril de 1949. O quartel-general da OTAN está localizado em Bruxelas, na Bélgica, e a organização constitui um sistema de defesa coletiva na qual os seus Estados-membros concordam com a defesa mútua em resposta a um ataque por qualquer entidade externa (base de dados digital da NATO).

infra-estruturas no âmbito do seguimento terrestre, constituíram contributos determinantes para o aumento da importância internacional do Arquipélago. Importa igualmente salientar que a sua posição geográfica, associada ao Continente e ao arquipélago da Madeira, fazem que Portugal tenha uma imensa Zona Económica Exclusiva (ZEE), possibilitando ainda o eventual alargamento da Plataforma Continental. Este espaço que permanece por descobrir, é, em consequência da sua importância, alvo de cobiça por parte dos Atores Internacionais, devendo, deste modo, ser protegido.

A presente investigação incidirá sobre a evolução da importância dos Açores, com maior ênfase a partir da 2ª Guerra Mundial até aos dias de hoje, analisando os factores que contribuíram para o aumento do interesse internacional na Região, ou que de alguma forma o influenciaram, bem como o papel que desempenha no contexto nacional. Partindo dos resultados obtidos, será feita uma apreciação crítica acerca das relações transatlânticas, relacionadas com o arquipélago.

A Questão Central desta investigação passa pela formulação da seguinte pergunta: **“Qual a importância do Arquipélago dos Açores para Portugal, desde a 2ª Guerra Mundial até aos dias de hoje?”**. Para melhor podermos encontrar as respostas adequadas a esta questão central, procuraremos fazer uma abordagem ao tema a partir das seguintes questões derivadas:

- qual a importância do papel que a Região desempenhou no desenrolar da 2ª Guerra Mundial?
- qual o impacto da base Americana nas Lajes no processo que levou Portugal a ser membro fundador da OTAN?
- quais as potencialidades para Portugal da vasta ZEE, incluindo a da região dos Açores?
- quais as responsabilidades internacionais atribuídas ao Arquipélago?
- qual o potencial económico dos Açores?

Como objetivo geral do estudo pretendemos averiguar as variações da importância dos Açores para Portugal, assim como a relevância que lhe é atribuída por outros atores do Sistema Político Internacional.

Complementarmente foram estabelecidos alguns objetivos específicos, que passamos a enumerar:

- descrever os conceitos de Geopolítica, Geoestratégia, Estratégia e associá-los com a posição geográfica do Arquipélago;

- verificar a importância da Região durante a 2ª Guerra Mundial;
- demonstrar que sem a existência dos Açores, muito dificilmente Portugal seria membro fundador da OTAN;
- conhecer as potencialidades económicas do Arquipélago.

Para atingir estes objetivos, elaboramos um conjunto de hipóteses que nos permitirão validar e responder às questões derivadas.

As hipóteses que pretendemos verificar são:

- H1. os Açores estão dotados das infra-estruturas necessárias para responder às exigências atuais do Sistema Internacional.;
- H2. o Arquipélago permitiu aos Aliados estabelecer infra-estruturas para combater a Alemanha;
- H3. Salazar tinha na Base das Lajes o elemento para negociar com os aliados, servindo como “moeda de troca”, nomeadamente, com os EUA, a apoiarem a política externa portuguesa;
- H4. os Açores são importantes no controlo de rotas marítimas, bem como no reabastecimento de navios.

A metodologia utilizada na elaboração desta investigação segue as orientações em vigor na Academia Militar (AM, 2011), e consistiu na análise de obras escritas por diversos autores ao desenvolvimento desta temática, com recurso a artigos, monografias entre outras publicações.

O presente trabalho está organizado em cinco capítulos.

O presente e primeiro capítulo tem como objetivo dar a conhecer o tema deste trabalho ao leitor, o porquê da sua escolha e importância. Bem como, definir quais os objetivos que se pretende alcançar, qual a metodologia utilizada e qual a estrutura do trabalho.

No segundo capítulo, pretende-se dar a conhecer as características geográficas gerais das ilhas, o surgimento dos Açores como parte integrante do território nacional, o papel desempenhado por estas ilhas durante as duas Guerras Mundiais e, ainda, efetuar uma breve apresentação dos conceitos e termos necessários à compreensão deste trabalho.

No terceiro capítulo falamos sobre a extensão da Zona Económica Exclusiva do eventual alargamento da plataforma continental e como a posição do Arquipélago foi decisiva para a entrada de Portugal na OTAN.

No quarto capítulo, abordamos a importância do arquipélago no controlo das rotas marítimas e aéreas.

No quinto capítulo, apresentamos as conclusões deste trabalho.

CAPÍTULO 2 – REVISÃO DE LITERATURA

Antes de passarmos a uma abordagem mais aprofundada da temática que nos ocupa neste trabalho, importa fazer um enquadramento preliminar. Neste sentido, sintetizaremos, ao longo deste capítulo a teoria necessária a uma correcta compreensão da investigação.

Começaremos por efetuar uma breve descrição das ilhas, no sentido de uma identificação mais precisa a este nível, nomeadamente sobre a organização do arquipélago em grupos, as ilhas pertencentes a cada grupo, a sua localização, entre outros factores de ordem geográfica

De seguida, faremos o enquadramento histórico da Região Açores, a partir das suas origens: “Quem o descobre, quando e porquê”, para nos situarmos depois nas Guerras Mundiais, com especial ênfase para a 2ª Guerra Mundial, e para o papel desempenhado pelos Açores no decorrer destes importantes acontecimentos da História Mundial.

Finalmente, procederemos ao enquadramento teórico, fazendo alusão a conceitos fundamentais como “geopolítica”, “geoestratégia”, “estratégia”, “poder”, bem como às relações existentes entre os mesmos.

a) Enquadramento Geográfico

O arquipélago dos Açores⁴ é constituído por nove ilhas e alguns ilhéus, divididos em três grupos: O Grupo Oriental, o Grupo Central e o Grupo Ocidental. Do Grupo Oriental fazem parte as ilhas de São Miguel e Santa Maria, o Grupo Central integra as ilhas da Terceira, Graciosa, São Jorge, Pico e Faial, e o Grupo Ocidental é composto pelas ilhas do Corvo e Flores. No seu todo, a região prolonga-se por cerca de 600 km, no sentido Noroeste – Sudeste, entre as latitudes Norte de 36° 55’ e de 39° 43’ e entre as longitudes de 25° e de 31° a oeste de Greenwich, situando-se sensivelmente a Oeste do Cabo da Roca, a cerca de 1200 km do continente português e a cerca de 3.400 km de Nova Iorque. Com

⁴ Mapa do Arquipélago no Anexo A

uma faixa costeira de 844 km, tem uma superfície total de cerca de 2.304 km²; a ilha com maior superfície é a de S. Miguel (749 km²) e a de menor é a do Corvo (17 km²). A maioria das ilhas é de origem vulcânica, o que explica a frequência das crises sísmicas e dos fenómenos de vulcanismo (Brito, 1994).

b) Enquadramento Histórico

O descobrimento do arquipélago dos Açores é uma das questões mais controversas da história da navegação portuguesa do século XV. Existem várias teorias sobre este facto. Algumas assentam na apreciação de vários mapas genoveses produzidos desde 1339⁵, outras teorias referem que o descobrimento das primeiras ilhas (S. Miguel, S. Maria, Terceira) foi efetuado por marinheiros ao serviço do Infante D. Henrique, mas não há qualquer documento escrito que por si só confirme e comprove tal facto. A apoiar esta versão existe apenas um conjunto de escritos posteriores baseados na tradição oral que se criara na primeira metade do século XV. Algumas teses mais arrojadas consideram, no entanto, que a descoberta das primeiras ilhas ocorreu no tempo de D. Afonso IV e que as viagens feitas no tempo de D. Henrique não passaram de meros reconhecimentos (Saraiva, 1993).

Não havendo certezas quanto à data específica da descoberta dos Açores, existem contudo, documentos históricos que indicam Santa Maria e São Miguel como as primeiras ilhas a serem reconhecidas por volta do ano de 1427, pelo navegador português Diogo de Silves (Albuquerque, 1989).

Uma das outras versões existentes afirma que “ ... foi um comendador da Ordem de Cristo, Gonçalo Velho, mandado em 1431 mas que regressou com a notícia de que apenas tinha avistado os rochedos que formam o conjunto dos ilhéus das Formigas. No ano seguinte, o infante enviou-o de novo, e então regressou com a notícia do achamento da ilha de Santa Maria (1432) ” (Saraiva, 1993, p.145). Não existe, portanto, um consenso quanto ao ano e a quem descobriu o arquipélago.

No final do séc. XV, “ ... a ocupação tinha feito já grandes progressos e os Açores produziam uma boa parte do cereal quer para Portugal quer para as praças africanas” (Saraiva, 1993, p.147).

⁵ O caso da carta de Angelino Dulcieri (1339) e a Carta Catalã, publicada pelo Visconde de Santarém, de 1375 (Saraiva, 1993).

Ao longo dos séculos, a importância dos Açores manteve-se praticamente inalterável, como base de apoio logístico às embarcações que por ali navegavam. É, como se irá constatar de seguida, a partir da 1ª Guerra Mundial que o arquipélago começa a ocupar um papel de destaque no plano internacional.

(1) A 1ª Guerra Mundial

Aquando da 1ª Guerra Mundial, nos últimos meses do ano de 1916, a Alemanha, verificando a sua impotência na frente ocidental, e combatendo em inferioridade numérica, revela o potencial das capacidades da arma submarina. A forma de pensar alemã é, na realidade, bastante simples: *“a Inglaterra é abastecida por cerca de 10 milhões de toneladas de navios; os submarinos, sem restrições, podem afundar 600 000 ton mensais e afastar mais de um milhão de toneladas. A este ritmo, a Inglaterra é derrotada em cinco/seis meses”* (Telo, 1993, p.107). Contudo, esta tomada de posição por parte dos alemães levaria à entrada dos EUA na guerra, eventualidade, que, segundo a marinha alemã, acabará por ocorrer de qualquer uma das formas. Por outro lado, *“... os submarinos podem derrotar a Inglaterra – e terminar a guerra – antes de o peso da América se fazer sentir”* (Telo, 1993, p.107).

No início do ano de 1917, a Alemanha ordena o começo da campanha submarina no Atlântico, sem limitações. No entanto, os EUA tinham afirmado inúmeras vezes que consideravam inadmissível uma campanha desta natureza, sem restrições. Este conjunto de circunstâncias acaba por fazer com que os americanos entrem na guerra em Abril do mesmo ano. Surge, então, um novo teatro de operações no Atlântico, o que altera significativamente a forma de encarar o problema do controlo deste Oceano e, como tal, o papel dos Açores. Efetivamente, os EUA são os primeiros a realçar a nova importância do Arquipélago, enquanto ponto intermédio para reabastecimento em alto-mar. Esta chamada de atenção americana surge de forma previsível, uma vez que a preocupação principal dos Estados Unidos é precisamente a defesa da sua costa (Telo, 1993).

A entrada americana no conflito faz com que a Inglaterra, até aqui responsável militar do arquipélago, “coloque” os Açores na esfera de ação dos EUA, fazendo com que a região desempenhe um papel ativo na guerra (Telo, 1993).

Assim, “... a criação da base naval americana em Ponta Delgada é feita mesmo sem pedir autorização a Portugal. A 18 de Junho de 1917, o cargueiro *Orion* limita-se a descarregar o carvão necessário para criar um depósito” (Telo, 1998, p.242).

Terminada a guerra em 1918, o cônsul americano, envia para o *State Department*, a partir da ilha de São Miguel, a seguinte informação: “*Julgando que não devemos levar este povo a pensar que temos qualquer desígnio permanente sobre o seu país, agora ou no futuro, tomo a liberdade de aconselhar que a nossa base naval seja desmobilizada o mais depressa possível*”⁶ (Apud, Telo, 1993, p.155). Seguindo estas indicações, em Agosto de 1919, a desmobilização encontra-se quase no seu término. Em Setembro do mesmo ano, os últimos militares embarcam, sendo que o encerramento oficial da base ocorre a 15 de Setembro de 1919 (Telo, 1993).

Esta guerra provoca uma mudança radical no relacionamento das principais potências do Sistema Político Internacional, traduzindo-se em importantes alterações à forma de encarar o controlo do Atlântico e ao papel dos Açores nesse processo. Entretanto, o Governo Português vai “... continuar a seguir o rumo que lhe é traçado pelas grandes potências atlânticas, sem se aperceber do jogo das estratégias que abarcam o espaço marítimo sobre o seu controlo teórico. A sua grande preocupação é a política interna” (Telo, 1993, p. 164).

Se na 1ª Guerra Mundial os Açores ocupam um papel de destaque ao longo do conflito, é na 2ª Guerras Mundial que a importância do arquipélago se assume verdadeiramente.

(2) A 2ª Guerra Mundial

Em 1939, começa a 2ª GM e a 12 de Novembro de 1940, Hitler emite a diretiva Nº18, onde se coordena a operação de nome de código “Felix”. Nesta diretiva definiam-se como objetivos expulsar a Inglaterra do Mediterrâneo, através do ataque⁷ a Gibraltar, assim

⁶ NA 853.00/11, relatório do cônsul americano em São Miguel, a 8 de Janeiro de 1919 (Apud Telo, 1993).

⁷ “O ataque deve começar com um forte bombardeamento, sendo lançado de quatro a oito semanas depois de o exército alemão passar os Pirenéus, sempre antes de 10 de Janeiro, data limite. Como medidas preventivas, prevê-se o reforço das Canárias e a ocupação de Cabo Verde, mantendo-se três divisões de elite alemãs a norte de Andaluzia, de modo a responder a uma tentativa inglesa de desembarcar em Portugal com um avanço fulgurante sobre Lisboa: a 1.ª Panzer em Sevilha, a 16.ª Panzer em Cáceres/Badajoz e a 16.ª Divisão

como impedir os ingleses de se apoderarem de qualquer outro ponto da Península ou das ilhas do Atlântico. No entanto, esta operação é adiada a 12 de Dezembro. Como principal causa deste adiamento surge a Espanha, que argumentou não possuir condições para entrar no conflito. A Alemanha acaba por concentrar a sua atenção na preparação do ataque à Rússia, mais tarde conhecida por operação “Barbarossa”, esperando retomar a operação “Felix” no final de 1941, quando a Rússia se encontrar, supostamente, derrotada (Telo, 1993).

Apesar da diretiva Nº18 nunca ter entrado em vigor, os aliados, e em particular os EUA, consideram uma eventual ocupação dos Açores por parte da Alemanha uma séria ameaça à sua integridade nacional, uma vez que Hitler “... *considera os Açores essenciais, como único ponto a partir do qual se pode atacar os EUA pelo ar*” (Telo, 1993, p.339). Começa, assim, para os aliados, um período de incerteza, onde uma possível invasão do arquipélago estava dependente do resultado da guerra com a Rússia. Como tal, a 22 de Maio de 1941, o presidente dos EUA, Franklin Roosevelt, ordena que se prepare uma força para ocupar os Açores, defendendo que se os Açores forem ocupados pela Alemanha, “*ameaçam directamente a liberdade do Atlântico e a nossa segurança física*”, portanto, “*o mais elementar senso comum exige a adopção de uma estratégia que impeça um tal inimigo de ocupar estes pontos antecipadamente*”⁸(Apud Telo, 1993, p.338). A ocupação acabou por não se concretizar.

Em Agosto de 1941, quando se teme um eminente colapso dos russos, iniciam-se uma série de encontros entre Roosevelt e Churchill⁹. O arquipélago é o principal tema de conversa, onde o que está verdadeiramente em causa não é discutir se se deverá proceder a uma ocupação do mesmo, mas sim saber sobre quem vai recair a responsabilidade da região. Com a chegada do Inverno russo todo o cenário se altera. O exército alemão, sem equipamento adequado para operar neste tipo de condições climáticas, perde todo o ímpeto e vê-se forçado a parar o seu ataque em solo soviético. É chegada a hora do exército vermelho contra-atacar. Aproveitando este cenário na frente leste alemã e reconhecendo que não é possível lançar um assalto direto à Europa com o efetivo

Motorizada em Valladolid. A possibilidade de ocupar os Açores e a Madeira é deixada para um estudo posterior” (Telo, 1993, pp.323-324).

⁸ Discurso na rádio, a 27 de Maio de 1941. *The Public Papers of F.D. Roosevelt*, vol. X, Nova Scotia, pp. 188-189.

⁹ Churchill foi um político conservador e estadista britânico, famoso principalmente pela sua atuação como primeiro-ministro do Reino Unido durante a Segunda Guerra Mundial. Foi primeiro-ministro duas vezes (1940-1945 e 1951-1955).

disponível em 1942, os EUA acabam por concordar com a operação ofensiva no Norte de África, elaborada pelos ingleses, denominada de operação “Torch”¹⁰ (Telo, 1993).

Segundo Churchill, a “... *batalha do Atlântico era o único teatro onde a Alemanha podia ganhar a guerra*” (Telo, 1993, p.359).

A partir de 1942 dá-se início à fase crucial da batalha atlântica, pois só nesta altura é que a marinha alemã possui a frota submarina¹¹ capaz de fazer frente à armada inglesa. A cobertura aérea demonstra ser fundamental, evitando os submarinos as zonas frequentadas por aviões, onde não podem sequer carregar as baterias à superfície. Nesta altura, a cobertura aérea do Atlântico está assegurada por cerca de 1500 aviões aliados, dispostos numa área que vai desde o Brasil e acaba na Cidade do Cabo, passando pela Islândia. Contudo, no Atlântico central continua a existir um “buraco” à volta dos Açores, que não é coberto pelas aeronaves sediadas na Islândia (Telo, 1993).

Do ponto de vista da batalha do Atlântico, os Açores têm o período de máxima importância em Novembro de 1942 a Setembro de 1943. “*Em Maio de 1943, ... a batalha do Atlântico está ganha pelos aliados, mas os estados-maiores só se apercebem disso depois, quando os números são conhecidos*” (Telo, 1993, p.367).

Se numa fase inicial os Açores eram cobiçados pelos aliados, com o desenrolar da guerra e, principalmente, após a vitória aliada no Norte de África, passaram a ser fundamentais, nos planos aliados, para poderem lançar o ataque final ao teatro Europeu, através do Mediterrâneo. Esta percepção é confirmada com uma carta escrita a Salazar pelo embaixador português em Londres, Armindo Monteiro, datada de Julho de 1943, referindo que à necessidade da coligação aliada “... *acumularem no Norte de África grandes massas de material e de homens para as ofensivas que se desenhavam no litoral do Mediterrâneo, uma vez desencadeadas, manter ininterruptamente a corrente de material e de homens para as alimentar sem desfalecimento ou interrupção, necessidade esta que exige plena liberdade e segurança de movimento no Atlântico ...*, era inevitável a utilização dos Açores” (Andrade, 1992, p. 59). É de referir que são elaborados planos de ocupação¹² dos Açores, quer pelos aliados, quer pela Alemanha. O papel do arquipélago assume especial relevo na luta anti-submarina: Portugal possui no meio do Atlântico, “... *uma autêntica*

¹⁰ Operação ofensiva no Norte de África de autoria inglesa que pressuponha um desembarque no Marrocos francês (Telo, 1993).

¹¹ “... alcançam os 300 submarinos operacionais – há 262 unidades em Janeiro de 1942, com 419 um ano depois” (Telo, 1993, 359).

¹² Mapas elaborados pelos Ingleses onde se pode visualizar as possíveis zonas de desembarque para a ocupação dos Açores, no Anexo B.

esquadra de porta-aviões e muito menos vulneráveis do que aqueles que se constroem nos estaleiros” (Howorth, 1956, p.19).

Faremos de seguida uma apresentação sucinta dos conceitos de geopolítica e geoestratégia.

c) Enquadramento Teórico

As origens da geopolítica são comumente confundidas com as da geografia¹³, sendo considerado precursor deste conceito o sueco Rudolf Kjellen (1864-1922). Deste modo, por volta de ano de 1900, Kjellen considera a geopolítica como *“uma ciência política que deve ser diferenciada da geografia política, considerando o planeta no seu conjunto e enquanto habitat das populações humanas”* (Chauprade e Thual, 1998, p.593)¹⁴. Após a 2ª Guerra Mundial, a geopolítica passa a ser uma ciência “mal vista”, devido aos fundamentos teóricos fornecidos à Alemanha Nazi, pela escola de Munique, entre os quais se destacou Karl Haushofer (1869-1946)¹⁵.

Mais recentemente, e de acordo com o Instituto de Altos Estudos Militares (IAEM), geopolítica considera-se como *“... o estudo das constantes e das variáveis do espaço acessível ao homem que, ao objectivarem-se na construção de modelos de dinâmica de Poder, projecta o conhecimento geográfico no desenvolvimento e na actividade da Ciência Política”* (IAEM, 1993, p.9).

A Geoestratégia, *“relaciona-se com a geopolítica, na medida em que recorre aos mesmos dados ou a uma mesma base de trabalho geográfica. No entanto, enquanto aquela utiliza-os para apoio da Política, esta usa-os em apoio da Estratégia (concretização de objectivos políticos que “caiam” no domínio da estratégia – emprego ou ameaça de emprego de coacção, numa ou em todas as suas formas). Por outro lado, a geopolítica entra na esfera da geoestratégia, como no caso da concepção de cenários de evolução, que*

¹³ “... geratriz básica do poder ... tendo ... ao longo dos tempos, permanecido como o único factor estável na política do poder dos Estados” (IAEM, 2000, p.1)

¹⁴ Tradução adotada segundo o autor Mendes Dias: “... la géopolitique est, ..., une science politique qui doit être différenciée de la géographie politique, celle-ci observant la planète dans son ensemble et en qu’habitat des populations humaines” (Dias, 2005, p.21).

¹⁵ “A Escola de Munique, do general Karls Haushofer em 1925 definia-a como sendo «a ciência que estuda as relações territoriais dos processos políticos», ... mais tarde, Haushofer reformula a sua definição, referindo-a como sendo «a ciência que estuda os fenómenos geográficos dos acontecimentos políticos»” (IAEM, 2000, p.2).

possam implicar ou materializar conflitos” (Dias, 2005, p.64). Então, a Geoestratégia pode ser definida como “*o estudo das constantes e variáveis do espaço acessível ao homem que, ao objectivar-se na construção de modelos de avaliação e emprego, ou ameaça de emprego de formas de coacção, projecta o conhecimento geográfico na actividade estratégica*” (IAEM, 1993, p.11).

Existem uma série de factores geopolíticos/geoestratégicos que de acordo com o IAEM (1993, p.17), se traduzem como “*um conjunto de agentes, elementos, condições ou causas de natureza geográfica, susceptíveis de serem operados no levantamento de hipóteses para a construção de modelos dinâmicos de interpretação da realidade, enquanto perspectivação consistente de apoio à Política e à Estratégia*”.

Ainda segundo o IAEM (1993, p.18), pode-se sistematizar esses elementos na forma apresentada no quadro 1, entre os quais a “Localização”, sendo este um dos factores determinante para a importância do Arquipélago.

Quadro 1 – Factores geopolíticos

FACTOR FÍSICO (Território)	Extensão (Dimensões e superfície) Localização (Posição Relativa) Configuração (Forma e fronteiras) Morfologia (Relevo e hidrografia) Solo (Natureza geológica) Vegetação (revestimento vegetal) Clima Mar e vias navegáveis Meio aeroespacial Alterações resultantes da acção do homem
FACTOR HUMANO (População)	Demografia Efectivos populacionais Distribuição e densidade populacional Taxa de crescimento da população Composição ou estrutura populacional Etnografia Qualidade e nível de vida Raça, religião, etnias, língua, educação, família, nível científico, etc
FACTOR RECURSOS NATURAIS FACTOR CIRCULAÇÃO	Energéticos Minerais Alimentares Comunicações de transporte Comunicações de relação
FACTOR TECNOLÓGICO FACTOR ESTRUTURAS	Políticas Sociais Económicas Militares Outras

Fonte: IAEM, 1993, p.18

Os termos «geopolítica/geoestratégia» mantêm uma relação com o Poder que os diferentes atores do sistema geopolítico internacional vão detendo. Importa então ter uma noção correcta de Poder. Para uma definição deste conceito, “*o Poder deve ser entendido como a capacidade de impor ao “outro” a nossa vontade; a capacidade de obrigar o*

“outro”, quer ele queira quer não ... que se não aceita a vontade do primeiro, corre o risco de sofrer sanções eficazes” (Dias, 2005, p.219).

Quando nos referimos ao conceito de “Estratégia”, estamos a falar em termos muito vagos. Daí que seja essencial definir o que é a “estratégia”, para que esta matéria seja abordada de uma forma correta. Assim, segundo Cabral Couto, estratégia *“é a Ciência/Arte de, à luz dos fins de uma organização, gerar, estruturar e utilizar recursos tangíveis e intangíveis, a fim de se atingirem objectivos, num ambiente conflitual ou competitivo”* (Couto, 2002).

Como já foi referido, o factor geopolítico “Localização” é, sem dúvida, determinante para a importância dos Açores, daí tornar-se necessário fazer uma alusão mais aprofundada nesse sentido.

CAPÍTULO 3 - A IMPORTÂNCIA DA POSIÇÃO GEOGRÁFICA DOS AÇORES PARA PORTUGAL

Sempre que se fala nos Açores, vem, inevitavelmente, associada a palavra “mar”, “oceano”. Do mesmo modo, sempre que se fala do futuro de Portugal, o mar surge como um elemento preponderante.

Os mares (e os oceanos) sempre influenciaram a conceção das políticas de segurança e desenvolvimento dos Estados. Ao longo dos tempos, são inúmeros os factos e acontecimentos que revelam, exactamente, a importância do Mar no desenvolvimento dos países, em particular daqueles com uma ligação geográfica de maior proximidade. Não fossem a localização, o mar e vias navegáveis tão importantes factores geopolíticos/geoestratégicos. Portugal é exemplo claro disto mesmo (Neves, 2010, p.30).

“Tempo houve em que de forma deliberadamente organizada Portugal concebeu, estruturou e utilizou o seu poder, porque é disso que se trata, de poder (e da sua aplicação)” (Neves, 2010, p. 30). Poder, neste sentido, e segundo o Almirante Alfred Mahan¹⁶ é a “... soma de forças e factores, instrumentos e circunstâncias geográficas que cooperam para conseguir o domínio do mar, garantir o seu uso e impedi-lo ao adversário” (IAEM, 1982, p.72). Estamos, portanto, a falar do Poder Marítimo.

Torna-se então necessário ter em conta cinco factores segundo Mahan (elementos básicos do poder marítimo): a posição geográfica, a configuração física e a extensão do território, o efetivo populacional, a psicologia nacional e as características do governo (Apud Dias, 2005, pp. 147-150).

A posição geográfica é um factor decisivo, uma vez que determina o grau de empenhamento que pode ser dedicado à componente marítima. A proximidade de rotas de navegação importantes, ou uma grande fronteira marítima, são exemplos que revelam a

¹⁶ Alfred Thayer Mahan, americano, Almirante, jornalista, historiador naval, estrategista, professor de história naval e segundo presidente do Colégio Naval de Guerra dos Estados Unidos da América. Autor de grande número de obras, sendo uma das suas mais célebres: «A influência do poder marítimo na História – 1660/1783» (Dias, 2005).

importância da posição geográfica para um maior ou menor desenvolvimento do poder marítimo (Dias, 2005).

A configuração física e extensão do território refere-se aos acidentes de terreno existentes, associados à utilização do meio marítimo, ao clima, à natureza do solo aos recursos e à existência de hidrografia navegável, que concedia a penetração no interior dos territórios. Ainda relativamente a esta configuração, Mahan destacava as penínsulas, uma vez que podiam reunir a maioria das vantagens obtidas através de posições insulares (ilhas) (Dias, 2005).

O efetivo populacional está relacionado com a quantidade, isto é, com os efetivos que se dedicam a atividades de natureza marítima.

A psicologia nacional, por sua vez, está relacionada com a aptidão ou não de um povo para o mar, ou seja, a vocação marítima, associada a projetos marítimos, demonstrada através da intenção da busca do lucro nos recursos proporcionados pelo mar e tendo noção do potencial advindo do comércio marítimo (Dias, 2005).

O factor «características do governo» diz respeito à capacidade dos governantes para conduzirem o povo, tendo em conta uma eventual vocação marítima (Dias, 2005).

O princípio basilar do Almirante americano assenta na constatação do facto de que cerca de 70% da superfície do planeta é composta por mar, daí que se poderia afirmar que quem dominasse os mares, dominaria o planeta. Aliás, segundo Sprout e Sprout “*o domínio do mar é a forma dominante de poder político e o factor decisivo nas relações políticas entre os diversos estados nacionais*” (Apud Rella, 1968, p.7). Contudo, a materialização desse domínio passa por uma vertente terrestre, concretizada pelo controlo de bases terrestres situadas em locais estratégicos.

É neste âmbito que surgem os Açores como uma plataforma vital de sustentação do Poder Marítimo.

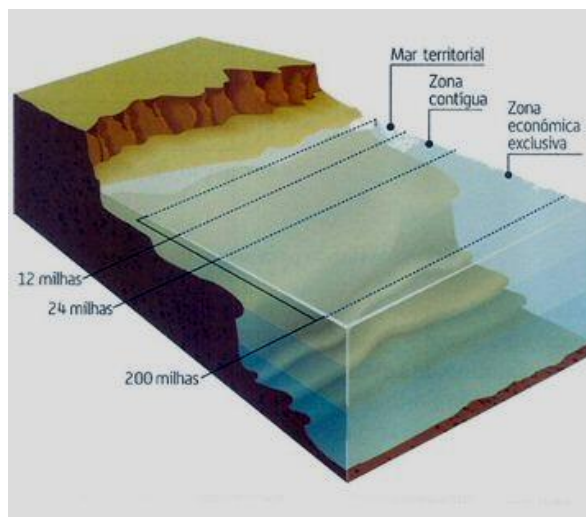
a) A Zona Económica Exclusiva

Em 1982 a Convenção das Nações Unidas para o Direito do Mar (CNUDM) chegou ao fim, encerrando as principais questões relativamente à Zona Económica Exclusiva¹⁷.

O estabelecido nesta Convenção de Montego Bay, confere aos Estados Costeiros direitos de soberania para fins de exploração e aproveitamento, conservação e gestão dos recursos naturais, vivos ou não, das águas do leito do mar e seu subsolo e no que se refere a outras atividades visando a exploração e aproveitamento da zona para fins económicos, como a produção de energia a partir da água, das correntes e dos ventos (CNUDM, 1982).

O limite da zona económica exclusiva é de 200 milhas marítimas (370 km) medidas a partir das linhas de base usadas para definir largura do mar territorial, (fig.1). Nesta zona todos os Estados gozam de liberdade de navegação. Enquanto que o mar territorial é uma faixa de águas costeiras que alcança 12 milhas náuticas (22 km) a partir do litoral de um Estado que são consideradas parte do território soberano daquele Estado. Dentro do mar territorial o Estado costeiro dispõe de direitos soberanos idênticos aos possui no seu território e águas interiores, para exercer jurisdição, aplicar as suas leis e regulamentar o uso e a exploração dos recursos. Entretanto, as embarcações estrangeiras civis e militares podem passar pelo mar territorial, desde que não violem as leis do Estado costeiro nem que constituam ameaça à segurança. O mar territorial os conceitos de zona contígua, zona económica exclusiva, plataforma continental são todos regulados pela Convenção das Nações Unidas para o Direito do Mar (CNUDM), de 1982.

¹⁷ De acordo com a Convenção das Nações Unidas sobre o Direito do Mar, os países costeiros têm direito a declarar uma Zona Económica Exclusiva (ZEE) de espaço marítimo para além das suas águas territoriais, na qual têm prerrogativas na utilização dos recursos, tanto vivos como não-vivos, e responsabilidade na sua gestão. A ZEE é delimitada, em princípio, por uma linha situada a 200 milhas náuticas (370 km) da costa, mas pode ter uma extensão maior, de acordo com a da plataforma continental (CNUDM, 1987, p. 37).



Fonte: Sousa, 2011

Figura 1 – Zona Económica Exclusiva

É neste âmbito que surgem as potencialidades de exploração dos recursos que a ZEE dos Açores confere a Portugal. A este propósito, Steve Scott¹⁸ alerta para a forte possibilidade de existirem campos de metais raros, como cobre, zinco e até ouro no leito oceânico da ZEE dos Açores: *“os mares dos Açores podem ter cobre e até ouro”* (Apud Cunha, 2011, p.3). Estamos, então, perante uma fonte geradora de riqueza incalculável, tal como Frederico Cardigos¹⁹ afirma, *“podemos estar perante autênticas fortunas”* (Apud, Garrido, 2012, p.2).

É de referir, ainda, a existência de microorganismos marinhos nas fontes hidrotermais que se encontram no fundo do mar, e que constituem importantes recursos no campo da investigação científica, bem como para indústria farmacêutica (oncologia, anti-inflamatórios, entre outros) (Lopes, 2011).

“Junto das fontes hidrotermais que existem no arquipélago, há organismos que não necessitam de luz para gerar alimento, que resistem a temperaturas altíssimas, conseguindo mesmo recuperar o próprio DNA nos casos extremos, e que vivem em ambientes diversas vezes mais poluídos que a mais industrializada das cidades emergentes do nosso planeta” (Apud Garrido, 2012, p.2). Com base na observação destes organismos, poder-se-á antever soluções biológicas e fármacos que poderão daí advir.

¹⁸ Consultor para a indústria mineira marítima, com extensa experiência reconhecida internacionalmente, na área da geologia.

¹⁹ Director Regional dos Assuntos do Mar para os Açores.

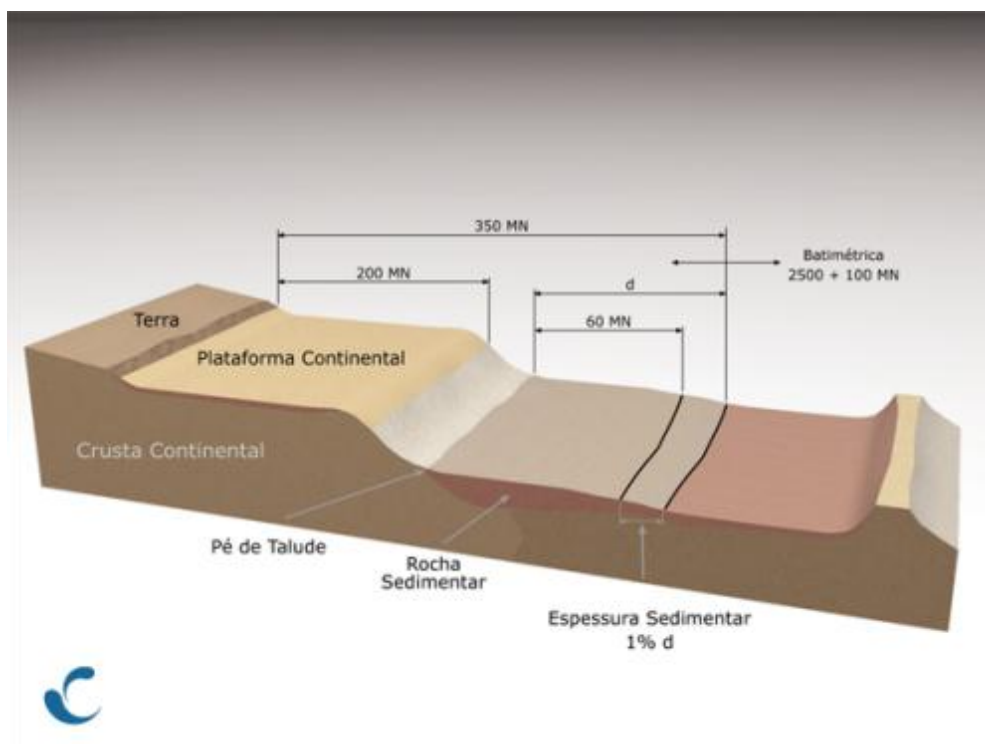
Outro aspeto que não pode ser ignorado são os milhares de toneladas de peixe que daqui se pode retirar, e que se constituem com uma outra fonte geradora de riqueza: *“O mar pode desempenhar o papel de catalisador de mudança para Portugal Mais de 60% do peixe consumido é importado. A ideia é produzir mais para exportar e anular importações ...”* (Lopes, 2011, p.18)

b) O Alargamento da Plataforma Continental

As desigualdades políticas, económicas, tecnológicas, militares e geográficas que caracterizam a Comunidade Internacional determinam uma inevitável disparidade de interesses que não pode deixar de se estender aos espaços marítimos. São esses mesmos interesses que, em meados do século XX, levaram à criação da figura jurídica da Plataforma Continental (Sousa, 2011).

Esta formação, cujo limite a força dos processos geológicos do planeta colocou a cerca de 200 milhas náuticas da maior parte das costas mundiais, a força do direito internacional permite agora aos Estados Costeiro colocar a 350 milhas (Sousa, 2011).

Segundo o artigo 76.º, (fig.2) da Convenção assinada em Montego Bay, Jamaica, (CNUDM), *"a plataforma continental de um Estado costeiro compreende o leito e o subsolo das áreas submarinas que se estendem além do seu mar territorial, em toda a extensão do prolongamento natural do seu território terrestre, até ao bordo exterior da margem continental ou até uma distância de 200 milhas marítimas das linhas de base a partir das quais se mede a largura do mar territorial, nos casos em que o bordo exterior da margem continental não atinja essa distância"* (Apud, Instituto Hidrográfico, n.d.).

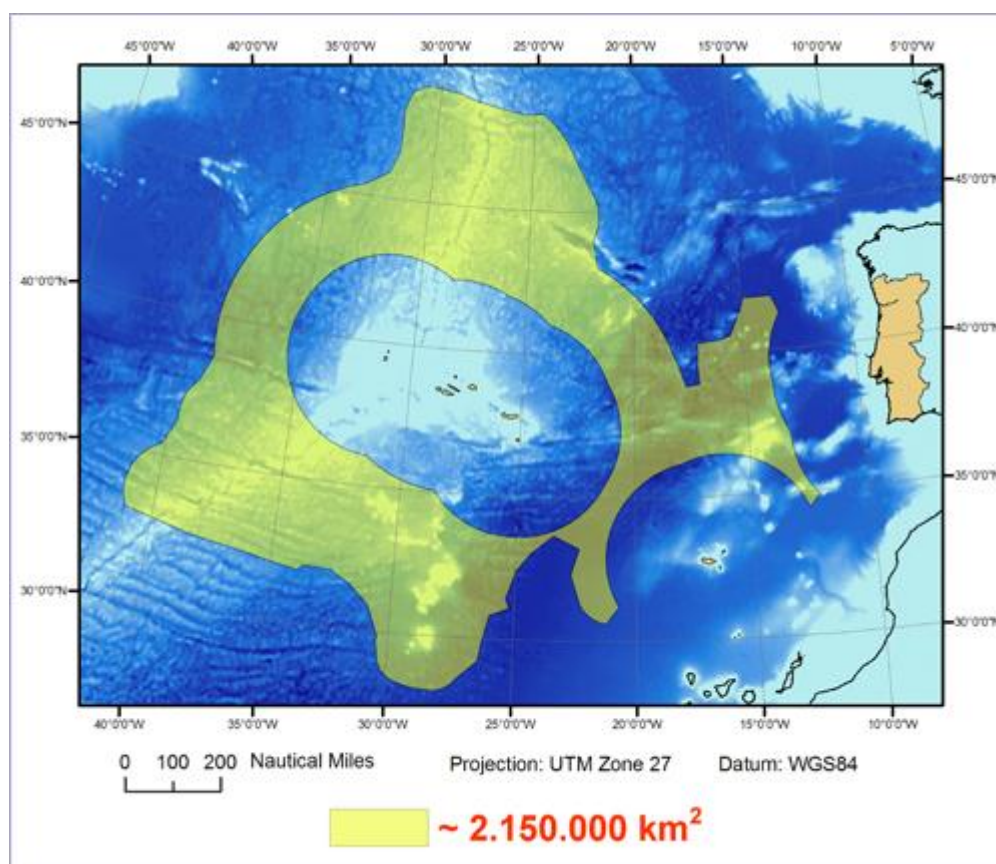


Fonte: Instituto Hidrográfico, n.d.

Figura 2 - Ilustração da aplicação do art.º 76 da CNUDM

Ao abrigo desta Convenção, Portugal criou uma estrutura de missão denominada "Estrutura de Missão para a Extensão da Plataforma Continental", com o objetivo de investigar e apresentar uma proposta de delimitação da plataforma continental, para além dos limites atuais das 200 milhas náuticas.

Um dos objetivos da Estrutura de Missão para a Extensão da Plataforma Continental (fig.3), consiste em "*Conhecer as características geológicas e hidrográficas do fundo submarino ao largo de modo a poder vir a fundamentar a pretensão de Portugal em alargar os limites da sua plataforma continental para além das 200 milhas náuticas, em conformidade com o estipulado no artigo 76.º da Convenção das Nações Unidas sobre o Direito do Mar (CNUDM)...*" (Resolução do Conselho de Ministros n.º 9/2005).



Fonte: Estrutura de Missão para os Assuntos do Mar, 2009

Figura 3 - Proposta Portuguesa de alargamento da plataforma continental

Este alargamento é equivalente a 43 vezes a área de Portugal Continental, Açores e Madeira. Com uma ZEE actual de 1.850.000 km², ou seja, o equivalente a 20 vezes a área portuguesa, com esta nova extensão, Portugal passar a ter soberania sobre uma área do Globo equivalente ao território da Índia. Toda esta nova área, sob a responsabilidade portuguesa, apresenta no fundo do oceano um vasto leque de recursos que vão desde minerais, estimando-se que haja reservas de cobalto equivalente a 25% do consumo mundial, fontes hidrotermais existentes nas cristas médio-oceânicas a grandes profundidades onde podemos encontrar microorganismos de elevado interesse para as áreas da investigação científica, e ainda, a enorme biodiversidade de seres vivos existentes numa zona assim tão extensa, da qual Portugal tem direitos exclusivos de exploração (Pereira, 2010).

"A plataforma continental de Portugal transforma um país pequeno num país médio e temos de aproveitar um recurso que é nosso, pois se não formos nós, seremos meros concedentes de terceiros" (Apud Jornal de Notícias, 2011).

c) Portugal na OTAN: A importância do arquipélago

Após o fim da II Guerra Mundial, o Mundo fica dividido em dois grandes blocos com ideologias políticas antagónicas: o bloco pró-soviético e o bloco pró-americano.

Com a Alemanha e o Japão como os grandes derrotados do conflito, estas zonas tornam-se bastante frágeis perante a política expansionista da União Soviética. Este facto provoca grande receio nos países do Bloco Ocidental (pró-americano), surgindo então a necessidade de fazer algo para equilibrar o poder entre os dois blocos. Neste sentido, a 4 de Abril de 1949, surge a NATO que tinha como conceito fundamental, o célebre Artigo 5º²⁰. Entre os países fundadores da organização está Portugal, mesmo não tendo um governo democrático.

De acordo com um dos mais célebres teorizadores de geopolítica, Halford Mackinder²¹, *"as potências continentais dispõem de elevado potencial em recursos naturais e humanos no interior do seu próprio território, o qual é geralmente protegido por fronteiras seguras e por grande espaço de recuo, ou seja, profundidade estratégica, proporcionando-lhes a possibilidade de manobrar por linhas interiores protegidas, e de intervir no exterior por linhas mais curtas; as potências marítimas dispõem de recursos próprios, em regra bastante inferiores aos das continentais, mas complementam-nos com os obtidos pelo comércio marítimo e nas colónias, a sua segurança advindo sobretudo da interposição do mar, necessitando porém de fronteiras seguras em terra face aos vizinhos, a sua projecção fazendo-se por linhas exteriores utilizando o mar, mais versáteis mas geralmente mais longas do que as linhas de comunicação terrestres correspondentes"* (Apud Martins, 1996, p.55). Face à conjuntura internacional da época²², segundo a

²⁰ Artigo 5º no anexo C.

²¹ Halford John Mackinder, nasceu a 15 de Fevereiro de 1861 em Inglaterra. Foi professor de geografia em Oxford, diretor do Colégio Universitário de Reading e diretor da *London School of Economics and Political Sciences*. Foi biólogo, historiador, geógrafo e político, também um geopolítico, dada a visão global das suas teorias e a materialização da relação entre o espaço e o poder político, construindo à escala do planeta modelos de dinâmica do Poder (Dias, 2005).

²² Recorde-se que aquando da apresentação da teoria decorria o ano de 1904.

perceção do autor,” *a civilização europeia é, em sentido real, o resultado da luta secular contra a invasão asiática*” (IAEM, 1982). Mackinder ao analisar o mapa da Europa, constata, de acordo com Arias, que o “*contraste mais notável que se encontra é o da vasta extensão da Rússia que ocupa metade do Continente e o grupo de pequenos territórios das Potências ocidentais, e ainda do ponto de vista físico, entre a continuidade das terras planas do Este e o variado conjunto de montanhas e vales, ilhas e penínsulas que juntos formam a superfície desta parte do Mundo*” (Apud Rodrigues, 1968, p.2). Mackinder dá grande importância ao factor extensão de território, com especial destaque para a posição geográfica da Rússia. E é a partir deste princípio que elabora uma série de teorias (visões geopolíticas globais do Mundo), onde o protagonista é, exatamente, a Rússia.

Numa primeira teoria, conhecida como o Pivot Geográfico da História, o teorizador refere a existência, no planeta, de uma grande parcela de terreno dominante e da hipótese de vir a ser controlada por uma potência continental, através da conquista, unificação ou desenvolvimento de uma região interior, completamente continental. A parcela de terreno dominante é a Eurásia e a sua região interior é a chamada Área Pivot²³. O valor defensivo desta região torna-a numa fantástica base de poder a partir da qual se poderia atuar sobre as zonas adjacentes da Eurásia (Dias, 2005). Neste cenário, segundo Mendes Dias, “*o controlo da massa continental dominante (Eurásia) permitiria à potência continental o desenvolvimento da sua capacidade marítima, criando condições que viessem enfraquecer ou mesmo anular o domínio dos mares, pela potência marítima; assim a hegemonia mundial estaria “à vista”*” (Dias, 2005, p. 103).

Com a evolução dos acontecimentos no plano internacional e de acordo com a teoria do Pivot, fora da sua área existia aquilo que a que Mackinder chamou de Crescente Interior ou Crescente Marginal, integrando países como a Alemanha, a Áustria, a Turquia, a Índia e a China, para além do crescente interior, o geógrafo britânico teorizou o denominado Crescente Exterior²⁴, constituído por ilhas, arquipélagos, (onde se enquadram os Açores) e continentes, suscetível de ser dominado pelas potências marítimas e que abrangia países como a Austrália, o Japão, os EUA, o Canadá e a Grã-Bretanha (Dias, 2005). No ano de 1919, o geopolítico britânico, apresenta a sua segunda teoria, o Heartland e a Ilha Mundial. Nesta teoria apresenta uma evolução relativamente à constituição geográfica da parcela de terreno dominante e do Pivot. Agora, quanto à parcela de terreno

²³ Ilustração da Área Pivot, anexo D.

²⁴ Ver anexo E.

dominante, acrescenta a África, passando a designar-se por “Ilha Mundial”²⁵, e quanto à zona Pivot, os seus limites prolongam-se um pouco a Sudeste e bastante para Oeste, passando a denominar-se “Heartland”. Deve salientar-se que nesta altura nos encontramos num ambiente pós 1ª Guerra Mundial, em que é extinto o Império do Czar de Todas as Rússias e se constitui a URSS²⁶. Já na altura, aquando da conceção do Tratado de Versalhes, onde se espelhavam as novas configurações das fronteiras da Europa, Mackinder advertia que “*quem controla a Europa de Leste comanda o Heartland; quem controla o Heartland comanda a Ilha Mundial; quem controla a Ilha Mundial, comanda o Mundo*”²⁷ (IAEM, 1982, p. 45).

É então, no ano de 1943, que surge o conceito de Midland Ocean²⁸. Nesta terceira teoria, o Heartland sofria uma nova reconfiguração, passando a ser uma área definida como” ... *a parte Norte e o interior da Eurásia que, estendendo-se desde a costa Ártica até aos desertos centrais, tem como limites ocidentais toda a extensão de istmo entre os mares Báltico e Negro*” (Rodrigues, 1968, p.22). Posto isto, Mackinder adverte que caso a URSS chegasse ao fim da 2ª Guerra Mundial como conquistadora da Alemanha, transformar-se-ia na maior potência terrestre do mundo²⁹: “... *se no fim da guerra a União Soviética conquistasse a Alemanha tornar-se-ia a primeira potência terrestre do mundo, dotada de uma capacidade defensiva única no globo. Franklin Roosevelt iria facilitar essa tarefa e a guerra fria viria a confirmar as ideias de Mackinder*” (Bessa, 2001, p.148). É neste contexto que surge a OTAN, como uma forma a contrabalançar o poder da União Soviética no Mundo, ou seja, Mackinder afirma que para conter a União Soviética teria que haver uma ação conjugada entre as Potências Marítimas, de forma a contrariar o poder terrestre, onde se encontrava o Heartland. (União Soviética) (Dias, 2005). E é aqui que surgem os Açores enquadrados no Midland Ocean como peça chave.

Entretanto, o regime português só era “... *tolerado e até protegido sobretudo pelos poderes do Atlântico, sendo evidente que a razão por que isto sucede se resume numa palavra: Açores*” (Telo, 1996, p.97). Surgem, então, neste contexto, as ilhas açorianas

²⁵ Eurásia + África

²⁶ União das Republicas Socialistas Soviéticas

²⁷ Tradução de: *Who rules the East Europe, commands the Heartland; Who rules the Heartland, commands the World-Island; Who rules the World-Island, commands the World.*

²⁸ Ilustração da teoria, no anexo F.

²⁹ De acordo com Mackinder: “Além disso, será estrategicamente a Potência com a mais forte posição defensiva. O «Heartland» é a maior fortaleza natural da terra. Pela primeira vez na história está protegido com uma guarnição militar suficiente tanto em número como em qualidade” (como citado em ISCSPU, 1968, p.6).

como “peça” fundamental. Ao agir assim a NATO garantia o uso do arquipélago em eventuais operações futuras e para assegurar as ligações entre a América e a Europa.

Mais tarde a ameaça soviética tornou-se ainda mais evidente com o Pacto de Varsóvia³⁰, cujas forças terrestres são consideradas superiores em número às forças da NATO. Logo, em caso de crise ou de início de hostilidades, é essencial o reforço rápido das forças da NATO na Europa com unidades provenientes dos Estados Unidos. Assim, a Aliança Atlântica adota o conceito de “Defesa Avançada”, e o de “Reforço Rápido” (Adérito, 1980).

Neste contexto, a importante contribuição dos Açores para a missão do Comandante Supremo Aliado do Atlântico (SACLANT)³¹, é dada através de Apoio de Escala e Apoio Aero-Naval. O Apoio de Escala que as ilhas açorianas podem fornecer ao conceito de Reforço Rápido revestia-se numa gigantesca e complexa operação. Estava previsto o transporte, nas primeiras semanas de um eventual conflito, de cerca de um milhão de homens e respetivo equipamento, assim como o seu posicionamento no Teatro de Operações Europeu. Nesta colossal operação a estimativa é de que são necessários cerca de um milhar de navios para se concretizar o transporte de abastecimentos e equipamento (Adérito, 1980).

Para o transporte são utilizados os aviões da Força Aérea americana, do tipo C5A “Galaxy” e C141 “Starlifter” e, ainda cerca de duzentos aparelhos da “Civilian Reserve Aircraft Fleet” dos Estados Unidos, composta por aviões comerciais do tipo “Boeing” – 747, “Boeing” – 707 e DC-10, aos quais se juntam aeronaves de características semelhantes oriundas dos restantes países da NATO. Outro dado a ter em consideração é que dos cerca de 1.000 aviões de caça³² e caça – bombardeiros³³, necessários ao reforço inicial do Teatro de Operações (TO) europeu, possuem uma autonomia aproximadamente de 2.200 milhas, sensivelmente a distância entre as bases americanas situadas na costa

³⁰ O Pacto de Varsóvia foi uma aliança militar formada em 14 de Maio de 1955 pelos países socialistas da Europa de Leste e pela União Soviética, países estes, que ficaram conhecidos como bloco socialista. O tratado foi estabelecido na capital da Polónia, Varsóvia, e estabeleceu o alinhamento dos países membros com Moscovo, estabelecendo um compromisso de ajuda mútua em caso de agressões militares (Portugal e os 50 anos da Aliança Atlântica, 1999).

³¹ Do inglês Supreme Allied Commander Atlantic (SACLANT) foi um dos dois comandantes militares supremos da Organização do Tratado do Atlântico Norte (OTAN), o outro é o Supreme Allied Commander Europe (SACEUR) (base de dados digital da NATO).

³² É um tipo de avião militar concebido para combate aéreo (com outros aviões), em oposição ao bombardeiro, desenhado para atacar alvos terrestres através de bombas (Wikipédia, 2012).

³³ É um avião que tanto pode cumprir missões de interceção e combate aéreo, como também pode realizar ataques com bombas e/ou foguetes a alvos terrestres. A sua reduzida carga de munição é compensada pelo facto de ser mais ágil que um bombardeiro convencional, permitindo um ataque mais preciso sem se submeter ao fogo inimigo (Wikipédia, 2012).

Leste dos Estados Unidos e a base das Lajes. Uma vez que “*nenhum dos tipos e modelos de aviões de combate existentes dispõe de autonomia que permita efectuar o trânsito entre os EUA e a Europa sem reabastecimento intermédio (no solo ou aéreo), duas rotas poderão ser utilizadas ...*” (Adérito, 1979-1980, p.28): ou a rota do Norte, podendo escalar a Terra Nova, a Islândia ou a Inglaterra, ou, ainda, a Rota do Atlântico Central, escalando a base das Lajes e Santa Maria, no arquipélago açoriano. O enorme tráfego de aviões punha de parte o reabastecimento aéreo, pois tornava-se impraticável, quer a nível logístico quer a nível de custos monetários (Adérito, 1979-1980).

A rota do Atlântico Central tem como vantagem estar operacional durante todo o ano, assim como a partir dos Açores mais facilmente se conseguir aceder à Europa Central, facultando um mais rápido e eficiente reabastecimento. Como única alternativa existe a rota do Norte, que para além de apresentar condições atmosféricas desfavoráveis durante grande parte do ano, não favorece quer em termos logísticos quer operacionais, o envio de reforços transportados via aérea para o Mediterrâneo e para o flanco Sul da NATO (Itália, Grécia e Turquia) (Adérito, 1980).

Desta forma, facilmente se verifica que a rota do Atlântico Central é a mais viável. A rota do Norte “*... será apenas utilizada por meios mais directamente empenhados em combate (desembarque) e reforços imediatos à Dinamarca e Norte da Noruega, a partir do Canadá*” (Adérito, 1980, p.29).

Atualmente, esta zona do Atlântico continua a revestir-se de enorme importância não só no âmbito das rotas marítimas, bem como das rotas aéreas. Onde a posição dos Açores assume um papel determinante para o estabelecimento das relações transatlânticas que daí advém, tal como iremos constatar de seguida.

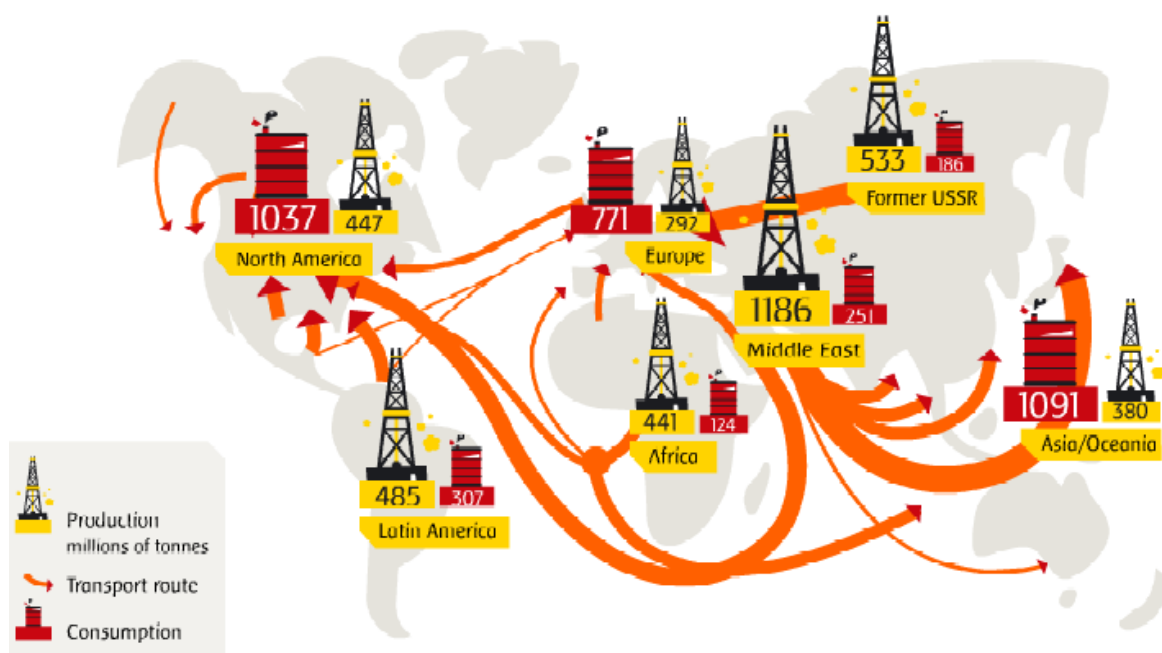
CAPÍTULO 4 – RELAÇÕES TRANSATLÂNTICAS

“Os Estados Unidos participaram nas duas guerras mundiais, ao lado dos europeus, para defender os interesses americanos. Mas, para a Europa, foi vital a participação dos EUA. Mais tarde, durante quase meio século de Guerra-Fria, a Europa esteve sob a protecção do chapéu-de-chuva nuclear americano. ... O Atlântico é um oceano de importância fundamental tanto para os EUA como para a Europa. ... A construção futura da defesa europeia deve basear-se numa relações transatlânticas fortes e estáveis” (Sacchetti, 1995, p.85).

a) Rotas Marítimas

A importância das matérias-primas fez com que a política seguida pela aliança assentasse principalmente no controlo do abastecimento e não na posse de recursos naturais. O risco de rutura dos fornecimentos representava uma ameaça real. A partir de 1945, os países definiram como prioridade a constituição de reservas e a diversificação ao máximo das fontes de abastecimento, com o objetivo de fazer frente a qualquer eventualidade.

Sendo o petróleo um recurso indispensável nas sociedades atuais, e se tivermos em conta que parte considerável das reservas se situam na zona do Médio Oriente, e que estas, para chegar aos EUA, em especial e à Europa, necessitam de cruzar o Atlântico, (fig.4), ou o Mediterrâneo, no caso da Europa a liberdade de circulação no Atlântico torna-se fundamental, nomeadamente para os EUA (Rodrigues,2000).



Fonte: Comité Professionel Du Pétrole, 2012

Figura 4 - Principais rotas mundiais de transporte de petróleo

Assim, os Açores, ainda que não participando diretamente nas trocas comerciais entre a Europa e a América, nem constituindo ponto de apoio das principais rotas petrolíferas, essenciais para a sobrevivência da América e da Europa, podemos afirmar que ocupam uma importante posição Geográfica. Com efeito, no caso de um eventual conflito à escala mundial esta posição assumiria grande significado, não tanto do ponto de vista operacional, para os EUA e para a Europa, mas ao nível estratégico, para o controlo do Atlântico Norte a fim de garantir a livre circulação do comércio marítimo (Romeiro, 2004).

Enquanto as aeronaves têm a capacidade de deslocar algumas forças e equipamento para teatros distantes, o transporte marítimo continua a ser vital. Como afirmou o General Walter Kross, comandante dos transportes do exército americano, “95% da carga seca e 99% da carga líquida é transportada pelo mar” (Apud Romeiro, 2004, p.20). Em relação ao transporte marítimo não se pode descorar o aspeto financeiro, quando comparado com o transporte aéreo.

Se atendermos a que a fronteira Ocidental do Atlântico Norte é povoada pela potência marítima e que grande parte dos interesses dos EUA estão situados na margem oposta do Atlântico, pode-se afirmar que o Atlântico continuará a ser um espaço em que a

potência marítima tudo fará para continuar a exercer o seu domínio. “*O oceano Atlântico está intimamente ligado à civilização Ocidental. Foi através dele que ela (Europa) se fortaleceu e difundiu. Hoje constitui pedra basilar da sua defesa*” (Moreira & Cardoso, 1992, p. 218).

Como exemplo da importância atual da base das Lajes nas rotas marítimas do Atlântico, temos as rotas para o Teatro de Operações do Kuwait, (fig.5).

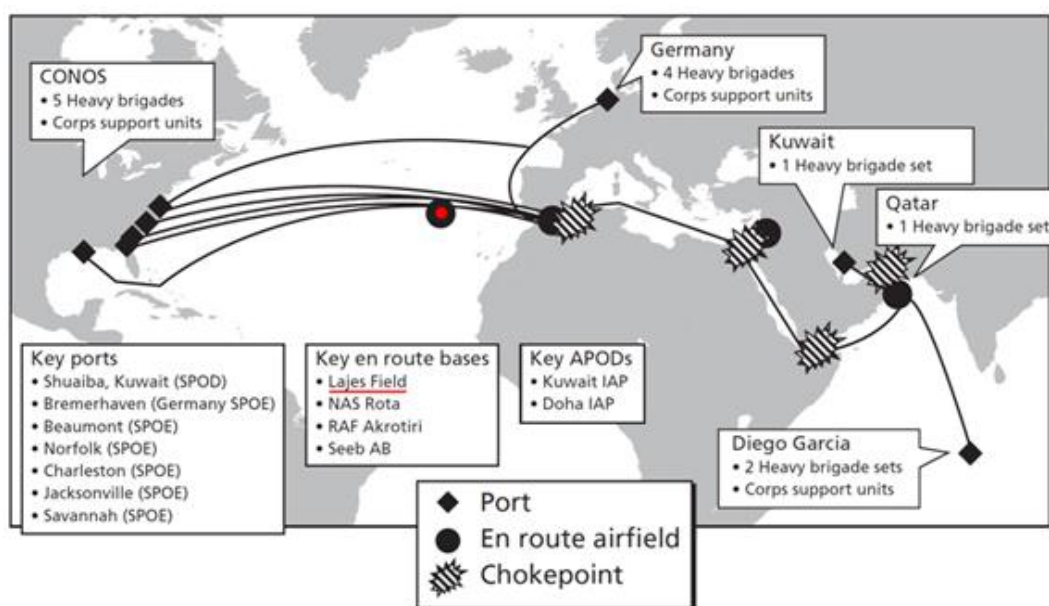


Figura 5 - Rotas Marítimas para o Teatro de Operações do Kuwait

Fonte: RAND Corporation, 2004

Numa perspetiva mais futurista, os Açores continuam a ocupar um papel de destaque. Exemplo disto mesmo é o projecto “COSTA” (*CO₂ & Ship Transport emissions Abatement through LNG*³⁴) que visa a redução da emissão de gases poluentes no transporte marítimo e, como tal, criar condições que viabilizem a utilização de gás natural liquefeito (LNG) como combustível no transporte marítimo. Onde, de acordo com João Carvalho³⁵, o LNG pode também representar uma poupança em termos de custos que pode chegar a 75% (APP, 2012).

³⁴ Do inglês *Liquid Natural Gas* (LNG), ou em português, gás natural liquefeito.

³⁵ Presidente do IPTM – Instituto Portuário e dos Transportes Marítimos.

De acordo com idealizadores deste projeto, a adesão de Portugal só lhe confere vantagens,

*“Por um lado, consciente do ambiente e requisitos de eficiência energética, sobretudo no sector dos transportes marítimos, COSTA tem um forte carácter estratégico, tanto a nível Europeu e nacional, reforçando a integração da Madeira e Açores, dentro do espaço da União Europeia e, não menos importante, ao demonstrar a enorme vantagem da posição desses dois territórios do Atlântico Norte dentro da cadeia de abastecimento de LNG como combustível marítimo”*³⁶ (TEN-T EA³⁷, 2012).

*Por outro lado, a Madeira e os Açores podem obter benefícios económicos significativos, a partir do seu reconhecimento como áreas de turismo ambientalmente sustentáveis e também do aumento do tráfego de linhas regulares de navios alimentados por LNG, como ferries e navios cruzeiro e, simultaneamente, a sua população e turistas podem beneficiar diretamente da redução das emissões de gases de efeito estufa”*³⁸ (TEN-T EA, 2012).

Segundo João Carvalho, os Açores “têm excelentes condições” (Apud Nunes, 2011) para abastecer no futuro os navios que navegam no Atlântico Norte com combustíveis mais limpos. Portugal já aderiu a este projeto que deverá ser implementado entre os anos 2010 a 2020 (Nunes, 2011).

Contudo, o arquipélago ainda não se encontra dotado das infra estruturas adequadas para responder às necessidades que este projeto comporta. Estando já previstos uma série de subsídios reservados à renovação dessas estruturas (Nunes, 2011).

b) Rotas Aéreas

De acordo com Giulio Douhet³⁹, “... conquistar o domínio do ar é vencer e ser batido no ar é vencido e obrigado a aceitar todas as condições que ao inimigo aprouver impor” (Apud Oliveira, 1994, p.38).

³⁶ Tradução de: “On one hand, conscious of the environmental and energy efficiency requirements, particularly in the maritime transport sector, COSTA has a strong strategic nature, both at European and national levels, by reinforcing the integration of Madeira and Azores within the space of European Union and, not less important, by demonstrating the enormous advantage of the position of those two North Atlantic territories within the supply chain of LNG as marine fuel.”

³⁷ Do inglês Trans-European Transport Network Executive Agency (TEN-T EA).

³⁸ Tradução de: “On the other hand, Madeira and Azores may obtain significant economic benefits from their recognition as environmentally sustainable touristic areas and also from the increase of the traffic of regular lines of LNG-powered vessels, such as ferries and cruise segment and simultaneously their population and tourists may directly benefit from the reduction of the emission of greenhouse gases”.

³⁹ General Italiano, foi considerado um pioneiro do Poder Aéreo, afirmando que a potência que conseguisse dominar o ar, dominaria o mundo (Dias, 2005).

O aparecimento do avião revolucionou os conflitos ao deixar vulnerável qualquer parcela de um país.

O avião consegue levar o combate ao interior profundo do território, alterando-se conceitos como frente, ou retaguarda de combate, e atenuando-se a distinção entre combatentes e não-combatentes, sendo que estes últimos passam a ser também objeto de letalidade (Dias, 2005).

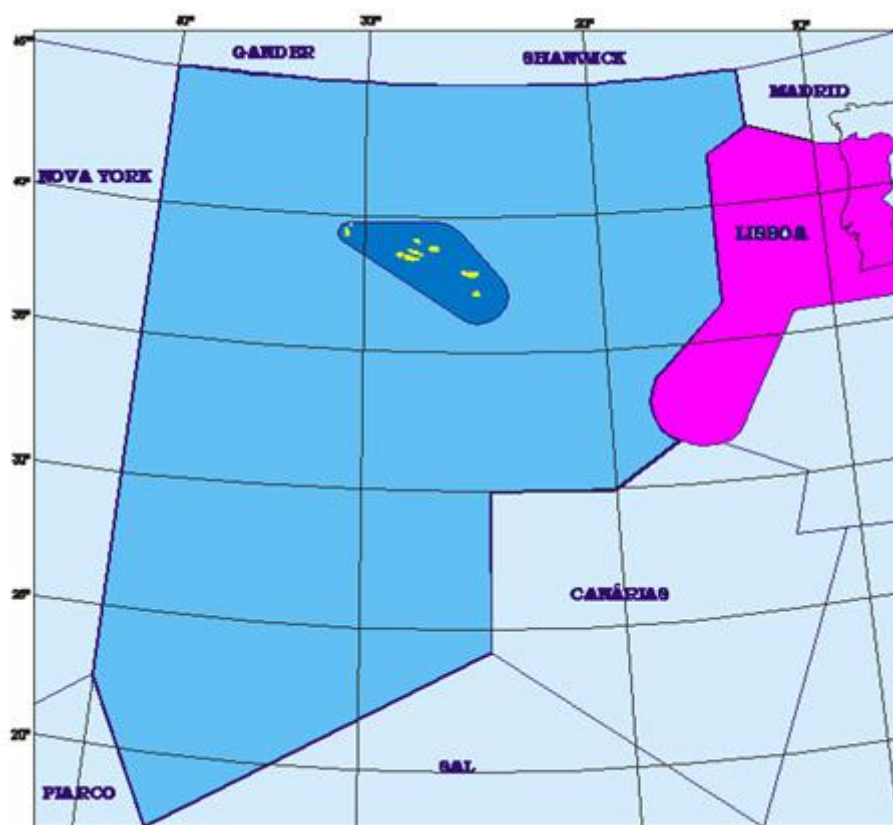
A aviação confere poder de concentração sobre o objetivo, sem perder o chamado “efeito surpresa” (o que não se verifica com as forças terrestres, uma vez que o movimento necessário das forças no solo é detetado de forma antecipada). Assim, os meios aéreos podem surgir de zonas distantes e diferentes, com a possibilidade de seleccionar o momento e o lugar (Dias, 2005). Estamos, assim, perante, um novo tipo de poder: o Poder Aéreo.

Sobre este tipo de poder, Douhet afirmava que deve ter prioridade relativamente aos recursos a atribuir, uma vez que as forças terrestres combatem as forças terrestres inimigas, a marinha enfrenta a marinha inimiga e a aviação pode desencadear operações ofensivas visando qualquer um dos meios inimigos. Sustentado por este raciocínio, o general italiano afirma que o poder aéreo é o elemento chave nos conflitos armados (Dias, 2005).

Outro defensor do poder aéreo, Alexander de Seversky⁴⁰, toma o exemplo da Alemanha durante a 2ª Guerra Mundial e afirma que, “ *se a Alemanha não ganhou a guerra nos primeiros anos, não foi porque, para tal não bastasse a aviação, mas porque não alcançou um grau suficiente de superioridade aérea*” (IAEM, 1982, p. 104). Daí a importância do controlo do espaço aéreo. E neste âmbito surge o caso particular de Portugal.

Portugal é, em termos de controlo de espaço aéreo, uma superpotência, por ter a seu cargo uma das maiores regiões de voos do mundo, (fig.6), com mais de 6 milhões de quilómetros quadrados (62 vezes o território nacional) (Ramos, 2012). Destaca-se, aqui, a importância dos Açores.

⁴⁰ Aviador militar russo, nascido a 7 de Junho de 1894, concluiu o curso da Academia Naval Imperial em 1914. Combateu na 1ª Guerra Mundial como aviador naval, onde perdeu uma perna. No ano seguinte comandou as unidades aéreas de caça no Báltico e mais tarde a aviação naval russa. Era simultaneamente engenheiro aeronáutico (Dias, 2005).



Fonte: NAV, 2005

Figura 6 - As duas Fly Information Region (FIR) sob responsabilidade de Portugal⁴¹

A partir da ilha de Santa Maria, por exemplo, prestam-se serviços de navegação aérea na maioria do tráfego do Atlântico Norte, “... uma vasta área que confina a norte com o Reino Unido (Prestwick) e o Canadá (Gander), a oeste com os Estados Unidos (Nova Iorque) e Trinidad e Tobago (Piarco) e a sul com Cabo Verde (Sal) e Marrocos (Casablanca), assegurando a gestão do tráfego dos aviões que ligam a Europa às Américas” (Ramos, 2012, p. 21).

Assim, a importância da projeção atlântica portuguesa do espaço aéreo também tem implicações noutras vertentes da soberania, como o posicionamento de portos portugueses e rotas marítimas, a extensão da plataforma marítima e as estações terrenas para controlo de satélites (Ramos, 2012).

⁴¹ A FIR de Lisboa é controlada a partir do Centro de Controlo de Tráfego Aéreo de Lisboa; a FIR de Santa Maria é controlada pelo Centro de Controlo de Tráfego Aéreo de Santa Maria (desde 1946) (Leal, 2007).

Importa referir também as responsabilidades atribuídas ao arquipélago, assumidas no quadro de alianças e de organizações internacionais, tais como as que decorrem do sistema de busca e salvamento – com os Centros de Coordenação de Salvamento (RCC) de Lisboa e das Lajes, na Ilha Terceira – com a segurança marítima – com a Agência Europeia da Segurança Marítima, em Lisboa – com a gestão das fronteiras externas, (fig.7).

Âmbito	Estrutura (Localização)	Obs.
Busca e Salvamento	Maritime Rescue Coordination Center (MRCC) DELGADA (Ilha de São Miguel)	Pertencentes à SANTA MARIA Search and Rescue Region (SRR)
	Rescue Coordination Center (RCC) LAJES (Ilha Terceira)	
Controle de Tráfego Aéreo	Area Control Center (ACC) SANTA MARIA (Santa Maria)	SANTA MARIA Flight Information Region/Oceanic Control Area (FIR/OCA)
Rastreo de Satélites	Estação de rastreio de satélites da Agência Espacial Europeia (ESA) (Santa Maria)	–

Fonte: RAND Corporation, 2004

Figura 7 - Responsabilidades internacionais atribuídas aos Açores

Em suma, todas estas mais-valias permitem a "*proclamação do mar como principal factor diferenciador e de identidade nacional, assumindo-o como prioridade estratégica e um projecto nacional*" (Diário da República, 2006).

A este nível, a base das Lajes assume um papel de destaque. Assumindo diversas competências, tais como "*planear dirigir e controlar a atividade aérea, na área da sua responsabilidade, para execução dos planos e diretivas superiormente aprovadas. Assegurar, nos termos estabelecidos nos respetivos acordos internacionais, as relações com as forças estrangeiras estacionadas nas unidades de base na sua dependência hierárquica, sem prejuízo das competências próprias dos comandantes destas; Assegurar o respeito pela soberania nacional nos termos consagrados nos acordos internacionais estabelecidos. Elaborar estudos e planear a atividade operacional da Força Aérea na*

Zona Aérea dos Açores (ZAA); Planear, dirigir e controlar a atividade aérea, da Força Aérea, na ZAA; Controlar e coordenar as ações de busca e salvamento nas áreas de responsabilidade atribuídas” (FAP)⁴².

c) Relações Políticas Internacionais

O arquipélago açoriano, desde a sua descoberta, sempre teve particular importância devido à posição que ocupa no Atlântico, servindo essencialmente como base logística. Mas foi durante a segunda guerra mundial que a importância dos Açores se afirmou com maior relevância.

A suposta utilização dos Açores começou a ser ponderada desde cedo pelas altas esferas políticas e militares americanas, quando ainda nem sequer existia um compromisso assumido sobre a entrada dos Estados Unidos na guerra. Contudo, a utilização imediata do arquipélago foi colocada de parte, por não disporem de tropas suficientes para a sua ocupação, bem como de meios para a operação naval associada. Ao iniciarem-se os primeiros diálogos entre os governos inglês e americano na sua preparação para a guerra, foi acordada uma divisão: ficou estabelecido que os Açores ficariam no domínio de planeamento das autoridades inglesas. A Islândia, Cabo verde, Dacar e Marrocos eram na altura as zonas planeadas para a projeção da força americana (Bispo, 1993).

A política de neutralidade adotada por Portugal faz com que a utilização das ilhas para propósitos militares fosse alvo de muitas condicionantes. *“Desde o início da guerra que os Estados Unidos e a Inglaterra trabalhavam num plano de contingência para a tomada das ilhas pela força, no caso de não se alcançar qualquer acordo com o governo português”* (Bispo, 1993, p.109). Existia, da mesma forma um plano para uma eventual transferência do governo português para os Açores, elaborado em conjunto pelos governos português e britânico, caso ocorresse uma invasão e posterior ocupação do território continental português pelas forças do Eixo.

Só depois de ganha a primeira fase da guerra no Norte de África, com a operação *Torch*, é que Londres aumenta a pressão sobre Lisboa para a cedência de “facilidades” nos Açores (Ferreira, 2011). A questão de utilizar os Açores visando fins militares tornou-se numa das prioridades da Batalha do Atlântico. De acordo com um memorando do *First Sea*

⁴² Força Aérea Portuguesa.

*Lord*⁴³ enviado para o gabinete de guerra Inglês em Fevereiro de 1943, “ ... as bases aéreas nas Ilhas Atlânticas Portuguesas permitiriam cobrir uma grande e perigosa lacuna nas rotas dos comboios marítimos. As facilidades aeronáuticas nas ilhas teriam portanto um efeito vital e decisivo nas operações anti-submarinas. As vantagens trazidas com o uso destas facilidades seriam tremendas, proporcionando uma grande extensão da cobertura aérea a todos os comboios entre: os EUA ou as Índias Ocidentais e o Mediterrâneo; as Índias Ocidentais e o Reino Unido; a América do Sul e o Reino Unido; o Reino Unido e o Mediterrâneo; O reino Unido e a África Ocidental, o Cabo e o Extremo Oriente. A cobertura aérea acrescida proporcionaria uma maior margem de manobra para o roteamento evasivo, para rotas mais directas no cruzamento do meio Atlântico, e criaria insegurança aos submarinos e a toda a navegação inimiga. As facilidades de reabastecimento de combustível permitiriam um melhor uso nas escoltas de superfície” (Bispo, 1993, p.109).

Em Agosto de 1943 é assinado o Acordo Militar para a utilização militar das ilhas, assinado pelos governos de Inglaterra e de Portugal, no âmbito da antiga aliança luso-britânica⁴⁴. Para uma melhor noção do impacto deste acordo, observe-se a tonelagem de navios afundados pelos submarinos e navios de superfície alemães durante a Batalha do Atlântico: em 1940 cerca de 4 milhões, em 1941 cerca de 4,3 milhões, em 1942 estes números aumentam para 7,8 milhões, e a partir de 1943⁴⁵ começa a reduzir significativamente. Para se conseguir alcançar este decréscimo na tonelagem de navios aliados afundados é necessário um esforço enorme na escolta com navios de superfície e aviões no patrulhamento de área, no âmbito da luta anti-submarino. “Naturalmente que, para reduzir este esforço um ponto de apoio no meio do Atlântico era desesperadamente procurado e esse ponto só podia ser o Arquipélago dos Açores” (Bispo, 1993, p.110).

O governo americano entende que o Acordo Militar se estendia à utilização militar das ilhas açorianas a todas as forças aliadas, o que não acontece. Este facto forçou os americanos a solicitarem negociações específicas com o governo português sem a intervenção direta da Inglaterra. Em causa, nestas negociações, está, do lado americano, uma utilização das ilhas, considerada vital, à semelhança dos ingleses, para fins militares. A acompanhar estes pedidos dos Estados Unidos, vinham ameaças, em caso da não

⁴³ Em português Primeiro Lorde do Mar, ou ainda Primeiro Lorde do Almirantado, é o chefe profissional da Marinha Real Britânica.

⁴⁴ A Aliança Luso-Britânica, entre Inglaterra e Portugal é a mais antiga aliança diplomática do mundo ainda em vigor. Foi assinada em 1373, em plena Idade Média, portanto.

⁴⁵ Repare-se que é precisamente a partir do ano de 1943, quando é assinado o Acordo Militar entre Portugal e a Inglaterra, que se verifica uma acentuada redução na tonelagem de navios aliados afundados.

concessão dessas facilidades, desde ameaças de interrupção de fornecimento de petróleo e de mercadorias doutro tipo até à própria ocupação do arquipélago pela força. Ao mesmo tempo, do lado português, há o receio de uma possível invasão da Península pelas forças do Eixo, e ainda como “moeda de troca” por uma eventual concessão dessas facilidades, a garantia da manutenção das colónias portuguesas num cenário pós-guerra, em particular de Timor que, então, se encontrava ocupado pelos japoneses.

Após um longo período de intensos diálogos, alcançou-se um acordo que se baseava na construção de um aeródromo para uso militar americano, desta feita na ilha de Santa Maria. Em contrapartida, Portugal exigia o regresso de Timor-Leste como colónia ultramarina. *“E de facto o regresso de Timor à soberania portuguesa não se deveu a qualquer operação militar, antes resultou dessa negociação diplomática envolvendo a utilização do aeroporto de Santa Maria por forças americanas”* (Ferreira, 2011, p.65). No final da guerra os militares americanos passam para as Lajes na ilha Terceira, e os ingleses, tal como acordado, deixam os Açores. Em 1951 é assinado um novo acordo com o governo americano para se coordenar a utilização da ilha.

Todo o processo da negociação do uso de facilidades num país que adota uma política neutral durante o conflito, tendo em conta a secular aliança entre Portugal e a Grã-Bretanha, gera algumas confusões. Apesar disto, o desenrolar dos acontecimentos revelam o grande interesse que os americanos atribuem aos Açores para desenvolver a sua estratégia.

No pós-guerra, os Estados Unidos assumiram uma posição independente em relação à Inglaterra, o que não era hábito do antecedente, onde se procurava um aconselhamento prévio. Como prossecução da estratégia americana, os Açores nunca mais foram excluídos como posição militar de apoio à defesa dos Estados Unidos e à salvaguarda da Europa Ocidental, como posto avançado de vigilância e de projeção de forças.

A importância estratégica do arquipélago no relacionamento Euro-Americano revela-se mais uma vez quando o governo americano exerce pressão diplomática no sentido de Portugal ser incluído como membro do Tratado do Atlântico Norte.

Os Açores acabam por constituir um elo de apoio essencial na estratégia do Reforço Rápido que a Aliança Atlântica adotou durante cerca de quarenta anos, uma plataforma muito importante para o apoio das operações marítimas, bem como uma ajuda preciosa para o controlo do mar nas zonas chave de acesso à Europa, e ainda, uma zona

intermediária exclusiva no Atlântico Norte para a projeção de poder para locais fora da área da OTAN (Bispo, 1993).

Um caso relativamente mais recente da importância do arquipélago no quadro das relações internacionais foi o que se verificou em Outubro de 1973, durante a guerra israelo-árabe do Yom Kippur, um conflito que pôs em causa pela primeira vez o poderio militar israelita. Nesta altura os Estados Unidos empenham-se decisivamente no apoio a Israel, “*send everything that can fly*”⁴⁶, ordenou o presidente americano Richard Nixon, (Boyne, 1998, p.57), socorrendo-se, para tal, da base das Lajes. Esta operação, de nome de código *Nickel Grass*, tinha a particularidade de ser fora do âmbito da OTAN, como tal, enquanto outros aliados recusaram o pedido de apoio militar dos americanos, Portugal autorizou o uso da base para este fim. O próprio Marcelo Caetano⁴⁷ identificou-se com o governo americano nesta posição isolacionista, queixando-se do alegado isolamento a que Portugal estava sujeito devido à Guerra Colonial.

A cedência do uso da base das Lajes para esta operação foi “... *crucial ... que sem a qual não se poderia ter conduzido o transporte aéreo da maneira como aconteceu sem uma preparação através das Lajes*”⁴⁸ (Boyne, 1998, p.57). A quantidade e disponibilidade de aeronaves para uma operação desta natureza era gigantesca, “*a frota consistia em 268 C-141s e 77 C-5As, e ... manter um fluxo constante de três C-141s a cada duas horas e quatro C-5s a cada quatro horas — indefinidamente*”⁴⁹ (Boyne, 1998, p.57).

Entre 14 de Outubro e 16 de Novembro de 1973 passam pelas Lajes mais de 1200 aviões militares norte-americanos fundamentais para a vitória de Israel no conflito (Ferreira, 2011).

As primeiras missões com destino a Israel atrasaram-se devido aos fortes ventos que se faziam sentir nas Lajes. Daí que “*o primeiro C-5 a aterrar ... transportava 97 toneladas de invólucros de morteiro 105 mm, e chegou numa altura em que as forças Israelitas estavam reduzidas aos últimos mantimentos de munições*”⁵⁰ (Boyne, 1998, p.58).

⁴⁶ Tradução para: “enviem tudo o que possa voar”.

⁴⁷ Marcelo José das Neves Alves Caetano, (Lisboa, 17 de Agosto de 1906 — Rio de Janeiro, 26 de Outubro de 1980) foi um jurista, professor de Direito e político. Foi o último Presidente do Conselho do Estado Novo (Wikipédia, 2012).

⁴⁸ Tradução de: “... crucial ... which could not have conducted the airlift the way it did without staging through Lajes” (Boyne, 1998, p.57).

⁴⁹ Tradução de: “The fleet consisted of 268 C-141s and 77 C-5As, and ... sustain a steady flow of three C-141s every two hours and four C-5s every four hours—indefinitely.”

⁵⁰ Tradução de: “The first C-5 to land ... it carried 97 tons of 105 mm howitzer shells, and it arrived at a time when Israeli forces were down to their last supplies of ammunition.”

Israel sofreu pesadas baixas, “10.800 mortos e feridos – uma perda traumática para uma nação de cerca de 3 milhões de pessoas – mais 100 aeronaves e 800 carros de combate”⁵¹ (Boyne, 1998, p.59).

Pode-se dizer que “o transporte aéreo foi a chave para a vitória. Não só trouxe atempadamente o reabastecimento para a força Israelita mas também forneceu uma série de novas armas mortais bem aproveitadas numa parte mais tardia da guerra. Estas incluíram armas antitanque Maverick e TOW e extensos equipamentos electrónicos de contramedidas que repeliram com sucesso ataques contra caças israelitas”⁵² (Boyne, 1998, p.59).

Sobre a importância desta operação a revista *Reader's Digest* chama-a como “o transporte aéreo que salvou Israel”⁵³ (Apud, Boyne, 1998).

Uma das conclusões a que os próprios americanos chegam é que as Lajes foram uma “dívida de Deus, uma que os EUA melhor não tomarem como garantida numa emergência futura”⁵⁴ (Boyne, 1998, p.59).

Nas palavras de Golda Meir, primeira ministra de Israel na altura do conflito, “para as gerações vindouras, ... tudo vai ser dito do milagre dos imensos aviões dos Estados Unidos trazendo o material que significava vida para o nosso povo”⁵⁵ (Apud, Boyne, 1998, p.59).

De acordo com Soromenho Marques⁵⁶, “o Estado de Israel deve a sua sobrevivência à possibilidade de, com o apoio de Portugal, se estabelecer a ponte aérea que permitiu que o exército israelita se recuperasse das baixas terríveis que foram infligidas por sírios e egípcios em Outubro de 73” (Apud Paz, p.21).

⁵¹ Tradução de: “Israel suffered 10,800 killed and wounded—a traumatic loss for a nation of some 3 million persons—plus 100 aircraft and 800 tanks.”

⁵² Traduzido de: “The airlift had been a key to the victory. It had not only brought about the timely resupply of the flagging Israeli force but also provided a series of deadly new weapons put to good use in the latter part of the war. These included Maverick and TOW anti-tank weapons and extensive new electronic countermeasures equipment that warded off successful attacks on Israeli fighters.”

⁵³ Tradução de: “The Airlift That Saved Israel” (Apud Boyne, 1998, p.59).

⁵⁴ Tradução de: “... Lajes was a godsend—one that the US best not take for granted in a future emergency.”

⁵⁵ Tradução de: “For generations to come,” ... “all will be told of the miracle of the immense planes from the United States bringing in the material that meant life for our people.”

⁵⁶ José Viriato Soromenho-Marques (Setúbal, 9 de Dezembro de 1957) é um professor universitário português. Licenciou-se em Filosofia, em 1979, pela Universidade de Lisboa, tendo obtido de seguida o grau de mestre em Filosofia Contemporânea pela Universidade Nova de Lisboa e o grau de doutor, em 1991. Atualmente é professor catedrático na Faculdade de Letras da Universidade de Lisboa, sendo regente das cadeiras de Filosofia Social e Política e de História das Ideias na Europa Contemporânea. Coordena o mestrado em Filosofia da Natureza e do Ambiente (disponível em: <http://www.viriatosoromenho-marques.com/>).

Como consequência, após a Guerra do Yom Kipur, em Outubro de 1973, os países árabes decretam um completo bloqueio do fornecimento de petróleo aos aliados de Israel fazendo com que o preço do barril de petróleo aumente consideravelmente (Vassiliou, 2009).

Mais tarde, em 1974, o próprio governo americano mostra preocupação pelo futuro da base das Lajes, através de um telegrama do próprio secretário de Estado Henry Kissinger, alarmado com uma informação que chega à embaixada americana em Lisboa, segundo a qual havia uma «oferta árabe» de 400 milhões de dólares em troca da proibição pelo Governo Português da futura utilização da base em situações de crise no Médio Oriente (Ferreira, 2011).

Em conflitos bélicos mais recentes, tais como a 1.^a Guerra do Golfo ou a 2.^a Invasão ao Iraque, a Base Aérea das Lajes, nos Açores, desempenhou um papel importante no esforço de guerra americano, servindo sobretudo como local de escala e reabastecimento para os aviões que se dirigiam para o médio oriente para entrar em combate (Rodrigues, 2008).

CAPÍTULO 5 - CONCLUSÕES

As hipóteses levantadas no início deste trabalho foram todas verificáveis, sendo que duas delas não obtiveram um parecer positivo. Para a hipótese «os Açores estão dotados das infra-estruturas necessárias para responder às exigências atuais do sistema internacional», a resposta foi negativa, pois face às necessidades do sistema internacional, tendo em conta o projeto ao qual Portugal aderiu (COSTA), o arquipélago ainda não está equipado com os meios e infra-estruturas necessárias ao abastecimento de navios com o tipo de combustível requerido neste projeto, o gás natural liquefeito (LNG). Contudo, este projeto encontra-se na sua fase inicial, estimando-se que esteja operacional até ao ano de 2020, e apesar de Portugal já ter aderido a este projeto, estão previstas uma série de verbas reservadas à modernização e implementação dos meios e infra-estruturas necessárias à operacionalização deste projeto. Daí poder afirmar que a curto prazo, dentro do planeamento proposto, os Açores estarão capazes de responder às necessidades do sistema internacional.

A ocupação dos Açores (Outubro de 1943), não é tão significativa para a vitória aliada na batalha do Atlântico. Teria sim, sido muito importante, se as bases estivessem operacionais em finais de 1942, quando ainda não existiam porta-aviões de escolta em número suficiente. Tal como aconteceu, a garantia da segurança da área dos Açores deveu-se aos porta-aviões americanos, numa campanha imensa e coordenada. No seu melhor, o uso dos Açores permitiu libertar alguns porta-aviões de escolta americanos, mas numa altura em que havia cada vez maior número deste tipo de unidades. Mas se tardou a utilização dos Açores para fins militares, como contributo para o esforço de guerra aliado, deveu-se somente às vontades políticas que então prevaleciam. Assim, a hipótese «o Arquipélago permitiu aos Aliados estabelecer infra-estruturas de combate à Alemanha Nazi no tempo mais oportuno» não se verificou.

As restantes duas hipóteses foram verificadas de forma afirmativa.

O regime salazarista tinha na Base das Lajes o elemento para negociar com os aliados, servindo como “moeda de troca”, nomeadamente, com os EUA, a apoiarem a política externa portuguesa

Como tal, os Estados Unidos como maior potência do Sistema Internacional, fez uso da sua influência para que Portugal, apesar de na altura não ser governado democraticamente, pudesse ser um dos estados membros fundadores da NATO. Como tal, a hipótese «Salazar tinha na Base das Lajes o elemento para negociar com os aliados, servindo como “moeda de troca”, nomeadamente, com os EUA, a apoiarem a política externa portuguesa» verifica-se.

A última hipótese «os Açores são importantes no controlo de rotas marítimas, bem como no reabastecimento de navios», é verdadeira. Pois, apesar de nos encontramos numa época onde se verifica um cada vez maior desenvolvimento tecnológico dos meios, nomeadamente ao nível da autonomia, os Açores, devido à sua posição centralista no Atlântico Norte, continuam a desempenhar um papel de destaque no que toca ao apoio logístico de meios. E, devido a esta mesma posição geográfica, aos Açores estão atribuídas uma série de responsabilidades de interesse internacional, tais como o *Maritime Rescue*, o *Coordination Center*, o *Rescue Coordination Center*, o *Flight Information Region*, entre outros. Contribuindo no âmbito da Busca e Salvamento e do Controlo de Tráfego Aéreo, respectivamente.

A análise de resultados efetuada ao longo do trabalho permite uma resposta para as questões derivadas:

- Qual a importância que a Região desempenhou durante o desenrolar da 2ª Guerra Mundial?

Desempenhou um papel muito importante, no sentido de servir como uma vital base logística para o esforço de guerra aliado quer no Atlântico, quer no TO Europeu. No entanto poderia ter contribuído de uma forma mais significativa se a classe política tivesse permitido a sua utilização num momento mais oportuno, isto é, de forma antecipada.

- Qual o papel da base Americana nas Lajes para Portugal ter sido membro fundador da OTAN?

Teve um papel essencial, devido à sua posição Geográfica, Portugal foi membro fundador da NATO. A sua importância verifica-se pela instalação de uma base aérea americana na ilha Terceira (Base das Lajes). A teoria do “Midland Ocean”, de John Mackinder, leva à criação da NATO. Esta teoria assenta no pressuposto de que o continente americano tinha potencial suficiente para poder equilibrar o domínio do “Heartland”, (União Soviética), desde que estivesse assegurada uma manutenção da capacidade efetiva de intervenção na Europa em tempo oportuno e número suficiente. E é

neste contexto que surge a NATO, como organização, para fazer frente à potência terrestre do “Heartland”.

- Quais as potencialidades que Portugal pode retirar da ZEE e eventual alargamento da Plataforma continental que a região confere?

Portugal, com uma das maiores Zonas Económicas Exclusivas da Europa, em grande parte devido à dispersão geográfica do arquipélago dos Açores no Atlântico, e com “fortes suspeitas” da existência de cobre, zinco, ferro e ouro, no fundo dos mares dos Açores, pode estar perante uma importante fonte de recursos de valor incalculável. Referindo, ainda a existência de microorganismos junto das fontes hidrotermais no fundo do oceano, que se revestem de grande importância no âmbito da pesquisa científica e no desenvolvimento de fármacos. Sem esquecer toda a dimensão de oceano exclusivo da atividade piscatória nacional. E, com um eventual alargamento da Plataforma Continental, todo este potencial económico aumenta de forma exponencial, podendo vir a ter um papel determinante para o futuro de Portugal.

- Quais as responsabilidades internacionais atribuídas ao Arquipélago?

As responsabilidades internacionais são diversas, indo desde o rastreio de satélites da Agência Espacial Europeia (ESA) na ilha de Santa Maria, até ao auxílio em operações de Busca e Salvamento com o *Maritime Rescue Coordination Center* (MRCC) em Ponta Delgada, na ilha de São Miguel e com o *Rescue Coordination Center* (RCC) nas Lajes, na ilha Terceira, passando pelo Controlo de Tráfego Aéreo, com o *Area Control Center* (ACC), também em Santa Maria.

- Qual o futuro potencial económico da Região?

Com a forte possibilidade da existência de metais valiosos no fundo do oceano dos Açores, bem como, a existência de organismos importantes no âmbito da pesquisa e desenvolvimento científico, e, ainda, o facto de o arquipélago reunir excelentes condições para abastecer navios com gás natural liquefeito, o combustível exigido, no âmbito do projeto “COSTA”, a região apresenta um futuro potencialmente próspero a nível económico.

Estas respostas possibilitam responder à Questão Central, «Qual a importância do Arquipélago dos Açores para Portugal, desde a 2ª Grande Guerra até aos dias de hoje?». A conclusão a que chegamos é que os Açores ocupam um papel de destaque a nível nacional. A sua importância como podemos constatar ao longo deste trabalho é extrema. Sem os Açores, a probabilidade de Portugal se ter constituído como membro fundador da NATO,

era diminuta, e, portanto de se afirmar perante a Comunidade Internacional também. Os Açores constituem-se como um pólo de investigação científico, devido às fontes hidrotermais lá existentes e, mais tarde, se se vier a confirmar a existência de cobre, zinco, ferro e ouro, a importância do arquipélago irá aumentar de forma exponencial.

Apesar dos constantes avanços tecnológicos, os Açores continuam a ser uma importante base de apoio para o controlo do Atlântico Norte.

As maiores dificuldades encontradas ao longo deste trabalho prendem-se com a pouca diversidade de obras escritas por autores portugueses sobre esta temática, sendo a grande referência desta investigação o autor António Telo.

Bibliografia

- Adérito, F. (1979-1980). “O Valor Estratégico dos Açores para a NATO, factor importante na definição duma Estratégia Nacional”. IAEM
- Albuquerque, L. (1989). *Introdução à História dos Descobrimentos Portugueses*. Lisboa: Fórum da História.
- AM (2011). *Anexo F à NEP 502/DE/30JUN11*, Lisboa: Academia Militar.
- Andrade, L. (1992). *Os Açores, a II Guerra Mundial e a NATO*. Ponta Delgada: Impraçor S.A.
- APP (2012). *Projecto COSTA – LNG apresentado em Gotemburgo*, Associação dos Portos de Portugal. Retirado: Julho, 2; 2012, de <http://www.portosdeportugal.pt/sartigo/index.php?x=8267>.
- APRH (2012). *Gestão Costeira Integrada*. Associação Portuguesa de Recursos Hídricos. Retirado: Julho, 2; 2012 de <http://www.aprh.pt/rgci/glossario/maregrafo.html>.
- Arias, S. (1994). “As Doutrinas Geopolíticas e Geostratégicas Francesas”, Trad. Rodrigues, in Vários, *Geopolítica Tropical*. Lisboa: Instituto Superior de Ciências Sociais e Política Ultramarina.
- Bessa, A. (2001). *O Olhar de Leviathan*. Lisboa: Instituto Superior de Ciências Sociais e Políticas.
- Bispo, A. (1990). “A importância Estratégica dos Açores no quadro das Relações Euro-Atlânticas”, in *Congresso Internacional de História Militar* (pp. 108-111), Madrid: Comissão Portuguesa de História Militar.
- Boyne W. (1998). “Nickel Grass”, in *AIR FORCE Magazine*. Retirado: Julho, 9; 2012, de <http://www.airforce-magazine.com/MagazineArchive/Documents/1998/December%201998/1298nickel.pdf>.
- Brito, R. (1994). *Portugal Pefil Geográfico*. Lisboa: Editorial Estampa.
- Chauprade, A & Thual, F. (1998). *Dictionnaire de Géopolitique*. Paris: Ellipses.
- CNUDM (1982). Convenção das Nações Unidas para o Direito do Mar, Dezembro. Retirado: Julho, 2; 2012, de http://websig.hidrografico.pt/www/content/documentacao/unclos_e-.pdf.

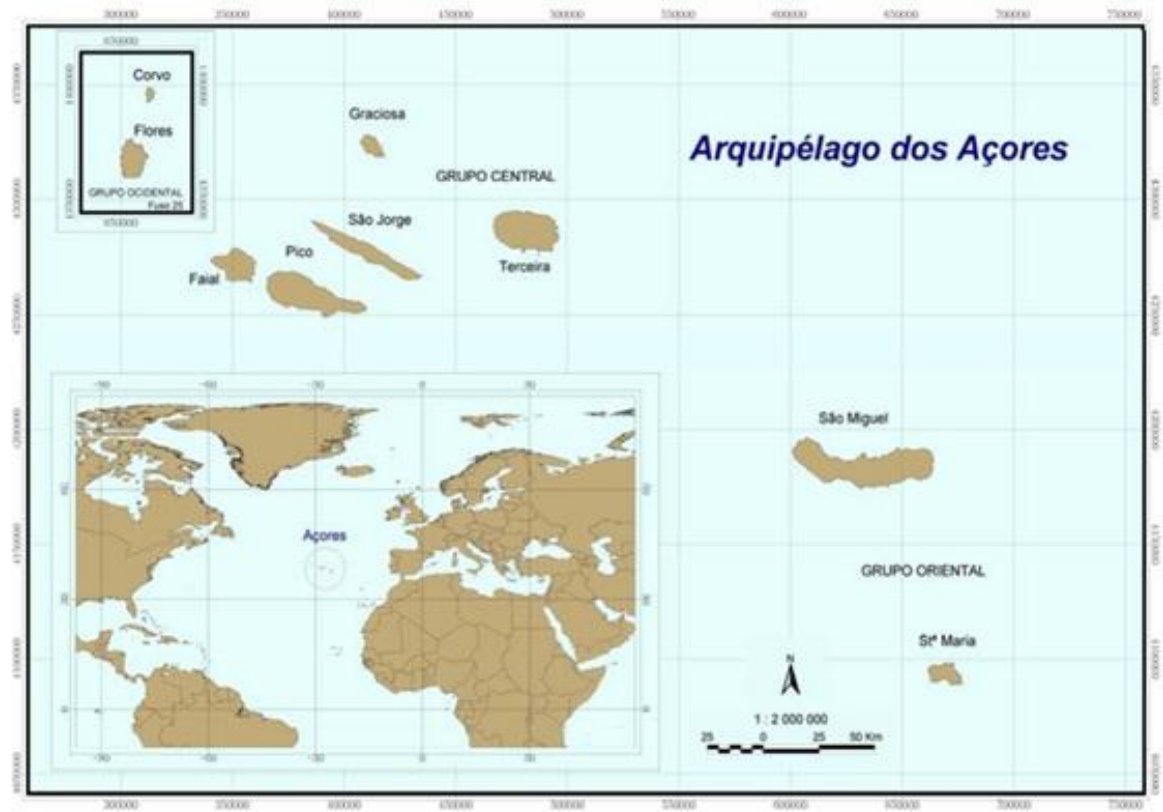
- Comité Professionel Du Pétrole (2012). “Main Worldwide oil transportation routes”. Retirado: Julho, 3; 2012 de <http://www.black-tides.com/uk/oil/transport-oil/main-oil-transport-routes.php>.
- Cunha, F. (2011). Os mares dos Açores podem ter cobre e até ouro, in *Açoriano Oriental*, 28/11/2011, p.3.
- Dias, C. (2005). *Geopolítica: Teorização Clássica e Ensinamentos*. Lisboa: Editora Prefácio.
- EMAM (2009). *Submissão Portuguesa*. Estrutura de Missão para os Assuntos do Mar. Retirado: Julho, 2; 2012, de http://www.emam.com.pt/index.php?option=com_content&task=view&id=456&Itemid=248.
- Escorrega, L. (2010). “Da importância Geopolítica e Geoestratégica dos Açores no Actual Contexto Estratégico”, in *Revista Militar*. Retirado: Março, 10; 2012, de <http://www.revistamilitar.pt/modules/articles/article.php?id=557>.
- FAP (2012). *Estrutura da Força Aérea – Comando da Zona Aérea dos Açores*. Força Aérea Portuguesa. Retirado: Julho, 9; 2012, de <http://www.emfa.pt/www/mobile/unidade-57-comando-da-zona-aerea-dos-acores>.
- Ferreira, J. (2011). *Os Açores na Política Internacional*. Lisboa: Tinta da China.
- Figueira, A. (1979-1980). *O Valor Estratégico dos Açores para a NATO, factor importante na definição duma Estratégia Nacional*. Lisboa: Instituto de Altos Estudos Militares.
- Fonseca, H. (1979). “O Valor Estratégico dos Açores”, in *Baluarte: Revista das Forças Armadas Portuguesas*, nº11.
- Garrido, S. (2012). Jazigas de cobre, zinco e ferro nos mares dos Açores. in *Correio dos Açores*, p.2.
- Howorth, A. (1956). *A Aliança Luso-britânica e a Segunda Guerra Mundial*. Lisboa: ENP
- IAEM (1982). *Origens e Evolução Histórica do Pensamento Geopolítico: Síntese Histórica*, ME 71-00-00. Lisboa: Instituto de Altos Estudos Militares.
- IAEM (1993). *Elementos de Análise Geopolítica e Geoestratégia*. ME 71-00-08. Lisboa: Instituto de Altos Estudos Militares.
- IAEM (2000). *Conceitos, Geografia e de Geografia Militar*. ME 72-00-03. Lisboa: Instituto de Altos Estudos Militares.

- Instituto Hidrográfico (2012). *Plataforma Continental*. Retirado: Junho, 30; de <http://www.hidrografico.pt/plataforma-continental.php>.
- Jornais:
- Leal, J. (2007). “Análise Geopolítica e Geoestratégica de Portugal. Factores Físico, Humano e Circulação”, in *Revista Militar*. Retirado: 10, Março; 2012, de: <http://www.revistamilitar.pt/modules/articles/article.php?id=193>.
- Lopes, B. (2011). “A importância do mar: Portugal descobre que não é um país pequeno”, in *Montepio*, p.18.
- Mackinder, J. (1968). “The Geographical Pivot of History”, Trad. ISCSPU, in Vários, *Geopolítica Tropical*. Lisboa: Instituto Superior de Ciências Sociais e Política Ultramarina.
- Martins, R. (1996). “Geopolítica e Geoestratégia: o que são e para que servem”. In Vários, *Nação e Defesa*, nº 78 (23-78). Lisboa: Instituto da Defesa Nacional.
- Moreira, A. & Cardoso, P. (1992). *Estratégia*. Lisboa: Instituto Superior de Ciências Sociais e Políticas.
- NATO (2010). “AAP-6 – NATO Glossary of terms and definitions”, *NATO Standardization Agency*, Março.
- Neves, J.P. (Outubro-Dezembro de 2010). “A Soberania dos Estados e o Mar: A realidade portuguesa”, in *Revista de Marinha*, p.30.
- Nunes, J. (2011). “Os Açores devem adaptar-se para fornecerem novos combustíveis à navegação no Atlântico Norte”, in *Correio dos Açores*. Retirado: Junho, 22; 2012, de <http://www.correiodosacores.net/index.php?mode=noticia&id=35489>.
- Oliveira, M. (1994). “Estratégia Aeroespacial, Ciclos de Evolução e Perspectivas Futuras”, in Vários, *Estratégia*, Vol. VI, 11-198. Lisboa: Instituto de Relações Internacionais.
- Paz, J. (2010). “Sem os Açores é impossível pensar uma NATO operacional”, in *Correio dos Açores*, 21/11/2010, 20-21.
- Pereira, A. (2010). “Portugal pode ficar maior”, in *Correio da Manhã*. Retirado: Junho, 23; 2012, de <http://www.cmjornal.xl.pt/detalhe/noticias/outros/tema-da-semana/portugal-pode-ficar-maior>.
- Quivy, R., & Campenhoudt, L. (2008). *Manual de Investigação em Ciências Sociais*. Lisboa: Editora Gradiva.
- Ramos, J. (2012, Maio 12). “Espanha disputa espaço aéreo português”, in *Expresso*, p.21.

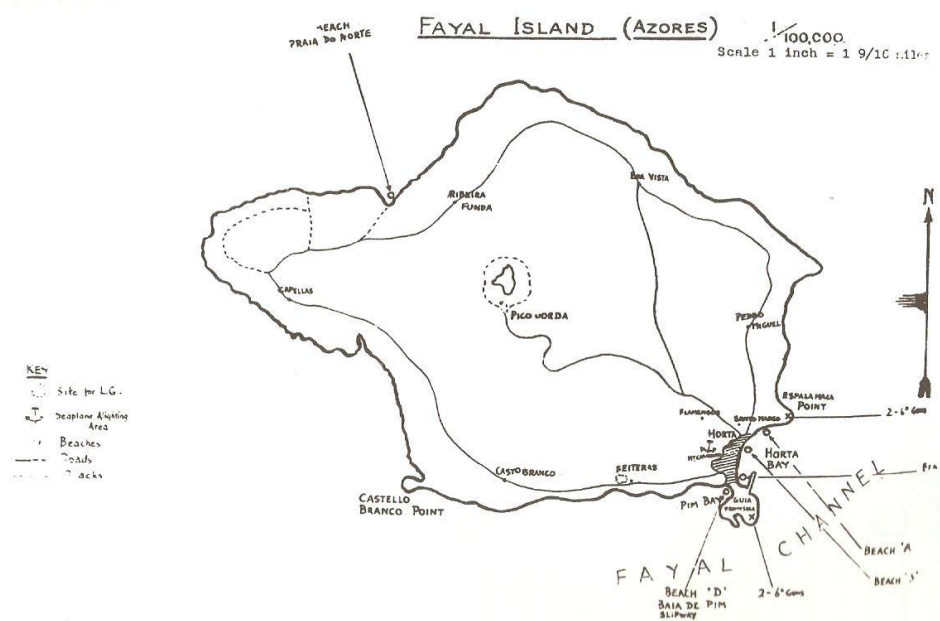
- RAND Corporation (2004). *Assuring Access in Key Strategic Regions Toward a Long-Term Strategy*. Retirado: Julho, 2; 2012 de http://www.rand.org.pubsmonographs/2004/RAND_MG112.pdf.
- Rodrigues L. (2008). *Franklin Roosevelt e os Açores nas duas Guerras Mundias*. Retirado: Março, 10; 2012, de <http://www.flad.pt/documentos/1281098808I2jHN3cs7Gb49FU6.pdf>.
- Rodrigues, J. (2000). *A geopolítica do Petróleo*. Lisboa: Atelier de Livros.
- Romeiro, R. (2004). *A importância Estratégica dos Açores no Plano Internacional*. Dissertação de licenciatura. Lisboa: Academia Militar.
- Sacchetti, A. (1995). *Segurança Europeia (1986-1995)*. Lisboa: Universidade Técnica de Lisboa.
- Saraiva, J. (1993). *História de Portugal*. Sintra: Publicações Europa-América.
- Sarmento, Manuela (2008). *Guia Prático sobre Metodologia Científica para a Elaboração e Apresentação de Teses de Doutoramento, Dissertações de Mestrado e Trabalhos de Investigação Aplicada*. Lisboa: Universidade Lusíada de Lisboa.
- Sousa, L. (2011). “A plataforma continental”, in *Portos de Portugal*. Retirado: Junho, 30; 2012, de <http://www.portosdeportugal.pt/sartigo/index.php?x=6567>.
- Sousa, L. (2011). “A Zona Económica Exclusiva – 200 milhas náuticas de recursos”, in *Portos de Portugal*. Retirado: Junho, 30; 2012, de <http://www.portosdeportugal.pt/sartigo/index.php?x=7097>.
- Sprout, H. & Sprout, M. (1968). “Algumas Interpretações Geopolíticas”, Trad. Rella, in Vários, *Geopolítica Tropical* Lisboa: Instituto Superior de Ciências Sociais e Política Ultramarina.
- Telo, A. (1998). *A Horta e o Faial num período de conflitos globais (1914-1945)*. Actas do colóquio: “O Faial e a periferia Açoriana nos séculos XV a XX”. Horta: Núcleo Cultural da Horta.
- Telo, J. (1993). *Os Açores e o Controlo do Atlântico*. Lisboa: Edições Asa.
- Telo, J. (1996). *Portugal e Nato: o reencontro da tradição atlântica*. Lisboa: Editora Edições Cosmos.
- Trans-European Transport Network Executive Agency (2012). “COSTA”. *Clustering meeting of the TEN-T MoS project*, (p.12). Suécia.
- Vassiliou M. (2009). *Historical Dictionary of the Petroleum Industry*. Estados Unidos, Maryland: Scarecrow Press.

Anexos

Anexo 1 – Mapa do Arquipélago dos Açores



Fonte: disponível em <http://snig.igeo.pt>



Fonte: Telo, 1993, p. 391

Anexo 3 – Artigo 5º

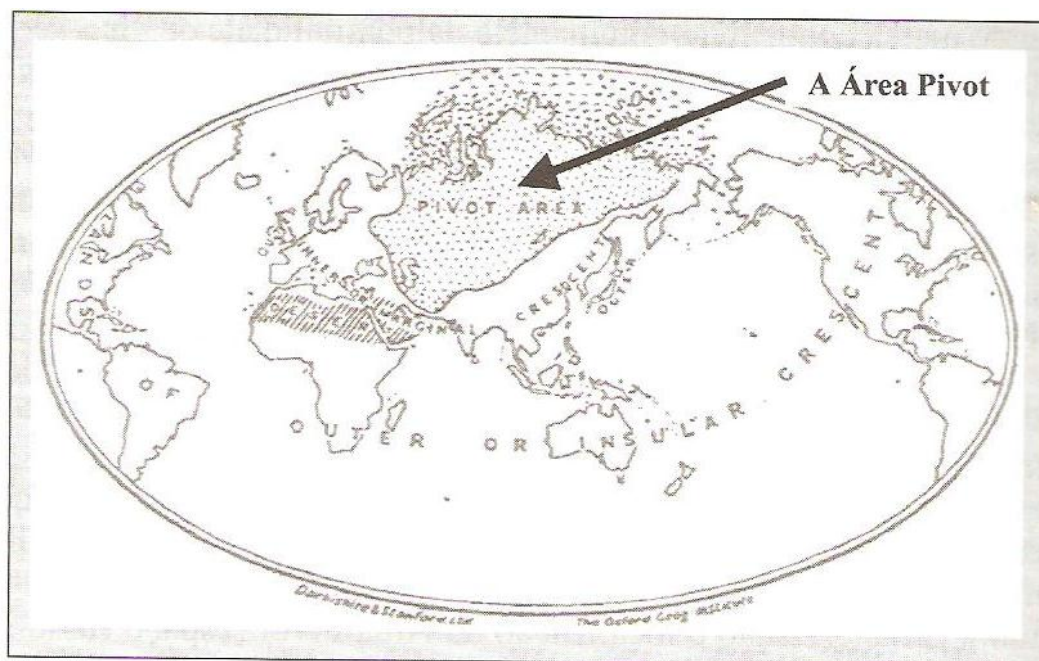
Artigo 5º do Tratado de Washington:

As Partes concordam que um ataque armado contra uma ou mais delas na Europa ou América do Norte será considerado um ataque contra todos eles e, conseqüentemente, concordam que, se um tal ataque armado se verificar, cada uma delas, no exercício do direito do indivíduo ou coletiva autodefesa reconhecido pelo artigo 51 da Carta das Nações Unidas, prestará assistência à Parte ou Partes assim atacadas, praticando sem demora, individualmente e em conjunto com as restantes Partes, a acção que julgar necessário, incluindo o uso da armada força, para restaurar e manter a segurança da área do Atlântico Norte.

Qualquer ataque armado desta natureza e todas as medidas tomadas em consequência desse ataque são imediatamente comunicados ao Conselho de Segurança. Essas medidas devem ser rescindido quando o Conselho de Segurança tenha tomado as medidas necessárias para restaurar e manter a paz e a segurança internacionais.

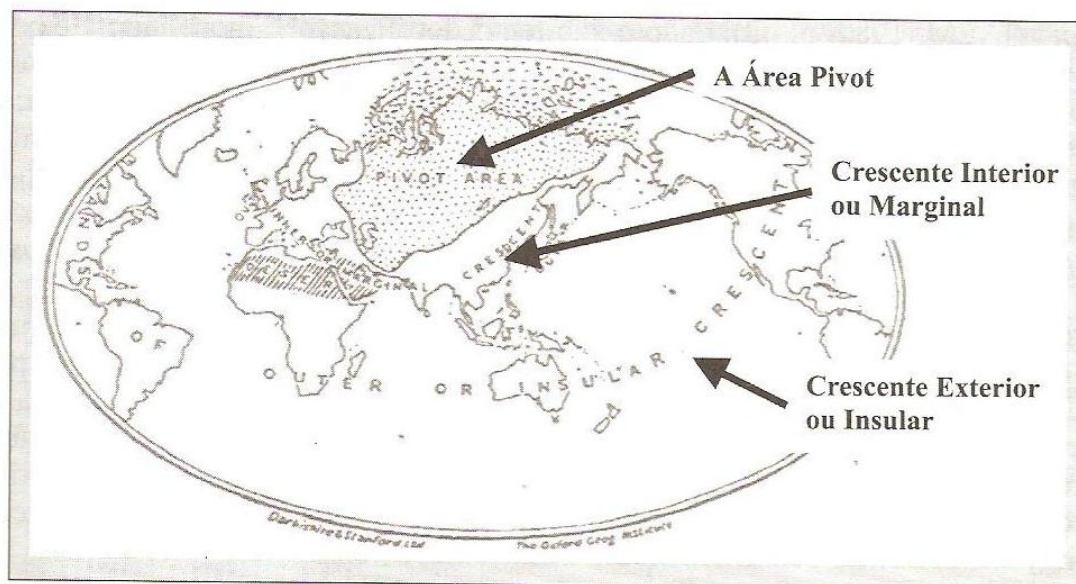
Fonte: Base de dados digital da NATO, disponível em http://www.nato.int/cps/en/SID-FB7D914A-92BC02A8/natolive/what_is_nato.htm

Anexo 4 – A Área Pivot



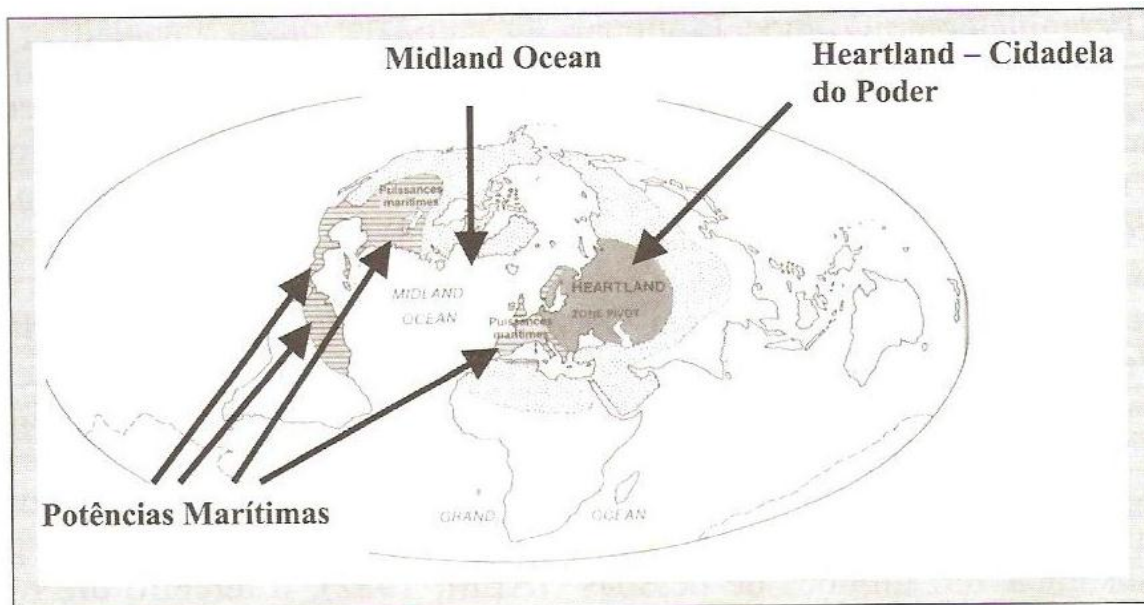
Dias, adaptado de: (Defarges, 2003)

Anexo 5 – A Teoria de 1904



Dias, adaptado de: (Defarges, 2003)

Anexo 6 – A Teoria do Midland Ocean



Dias, adaptado de (Defarges, 2003)